Ontario Northland Annual Report

People make the difference.

Rapport Annuel Ontario Northland

Les gens font toute la différence.

1999

Cover:

As a member of North Bay's Critical Incident Stress Team, locomotive engineer Kelly O'Grady provides peer support for people — usually emergency workers — who are coping with the roller coaster emotions they often experience while being involved in a traumatic event on the job. "We are a community-based team that comes in to de-brief after critical incidents, helping people understand that the reactions they are going through are normal. I see the difference in people after we do a de-briefing. There's even a difference in their handshake when they leave compared to when they came in." Kelly believes his involvement in the community, which includes his career as a locomotive engineer as well as his role on the Critical Incident Stress Team, is making a difference. "I don't believe I'm doing anything spectacular, I'm just doing my part for the community, making it a better place to live and work."

Couverture :

En tant que membre de l'Équipe d'intervention en cas de stress causé par un accident critique de North Bay, Kelly O'Grady, un conducteur de locomotive, offre de l'appui à ses pairs — habituellement des secouristes — faisant face aux montagnes russes d'émotions les assaillant après un événement traumatisant, tel qu'un accident ou un incendie. « Nous formons une équipe communautaire effectuant des debriefings après les événements critiques. Nous aidons aux gens à comprendre le fait que leurs réactions sont tout à fait normales. Je vois la différence dans leur comportement après un debriefing. Je constate même une différence dans leur poignée de main à leur départ, par rapport à leur arrivée. » Kelly croit que sa participation dans la communauté, y compris sa carrière en tant que conducteur ainsi que son rôle au sein de l'Équipe d'intervention en cas de stress causé par un accident critique, font une différence. « Je ne crois pas faire quelque chose de spectaculaire, je fais tout simplement ma part pour la communauté, m'assurant ainsi qu'elle devienne un meilleur endroit à vivre et à travailler. »

Kelly O'Grady

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) was established in 1902 to build the Temiskaming and Northern Ontario Railway. From its initial mandate of constructing a 110-mile railway between North Bay and the Tri-Towns, ONTC's mandate has expanded over the years to meet the needs of Northern Ontario. Headquartered in North Bay, Ontario Northland provides a variety of transportation and telecommunications services with 1,087 permanent employees.

As a Schedule Two Agency of the Province of Ontario, Ontario Northland promotes sustainable economic development by developing and operating transportation and communication links, including a number of services mandated by the Provincial Government. The company's purpose is to ensure that the North's transportation and telecommunications infrastructure is competitive, creating an attractive and modern region where businesses and communities can grow and prosper.

Operating primarily in northeastern Ontario, ONTC's non-commercial (mandated) services include the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto), the Little Bear and Polar Bear Express (freight and passenger service between Cochrane and Moosonee), the M.S. Chi-Cheemaun (ferry service between the Bruce Peninsula and Manitoulin Island), and the Manitou Island II (barge/ferry service between Moosonee and Moose Factory Island).

Commercial services include rail freight, motor coach services, O.N.Tel and the Pelee Island ferry service (operated under contract for the Ministry of Transportation).

La Commission de transport Ontario Northland a vu le jour en 1902 en vue de l'établissement du Temiskaming and Northern Ontario Railway. Depuis son mandat initial, soit la construction d'une voie ferrée de 100 milles entre North Bay et la région Tri-Town, on a élargi le mandat de la CTON et ce, dans le but de répondre aux besoins des entreprises ainsi que des communautés résidentielles du nord de l'Ontario. La CTON, dont le siège social est situé à North Bay, assure une gamme variée de services de transport et de télécommunications par l'entremise de ses quelque 1 087 employés permanents.

La CTON, une agence de l'annexe 2 du gouvernement de l'Ontario, est une agence de développement qui voit à la promotion de la durabilité de la croissance économique dans le nord de l'Ontario. La CTON développe et exploite des réseaux de transport et de communication sur tout le territoire, et ce, tout en assurant des services, y compris les services autorisés par le gouvernement de l'Ontario. Le point de mire de la Société est d'assurer la concurrence de l'infrastructure de transports et de télécommunications nord-ontarienne. Ainsi, nous pourrons créer une région attrayante et moderne, offrant de bonnes possibilités de croissance et de prospérité aux entreprises ainsi qu'aux communautés.

Oeuvrant principalement dans le nord-est de l'Ontario, la CTON assure des services non commerciaux (autorisés), y compris le Northlander (un service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto), le Little Bear et le Polar Bear Express (une desserte ferroviaire marchandises/voyageurs entre Cochrane et Moosonee), le Chi-Cheemaun (un service de traversier entre la péninsule Bruce et l'île Manitoulin), ainsi que le Manitou Island II (un service de barge/traversier entre Moosonee et l'île Moose Factory). De plus, sont compris dans les services commerciaux, le transport ferroviaire marchandises, le service d'autobus pour voyageurs, O.N.Tel et le service de traversier de l'île Pelée (exploité par contrat pour le ministère des Transports).

In this year's annual report, Ontario Northland celebrates the 1,000-plus employees who work for this company. We're recognizing the contribution they make... the way they go the extra mile for our customers... the way they help other employees... the way they serve their own communities. In the following pages you will meet just a few of them, some of whom serve our customers on a daily basis, and others who work more behind the scenes in the field or in one of our offices. And in keeping with the theme of this annual report you will read a few short stories about how some of the fantastic employees of Ontario Northland ARE making a difference. Thanks. And keep up the good work.

brad harvey

bonnie desormeaux

people make the difference.

Les gens font toute la différence

patty buckner

john cranston

Par le biais du rapport annuel de cette année, Ontario Northland célèbre les plus de 1 000 employés de la Société. Nous reconnaissons leur contribution... la façon dont ils font le petit effort supplémentaire pour plaire aux clients... la façon dont ils desservent leurs propres communautés... Dans les pages qui suivent, vous ferez la connaissance de quelques-uns d'entre eux, certains servant les clients sur une base quotidienne, d'autres travaillant plutôt dans l'ombre, sur le terrain ou dans nos bureaux. Aussi, en harmonie avec le thème du rapport annuel, vous lirez quelques courtes histoires portant sur les façons dont les excellents employés d'Ontario Northland FONT toute la différence. Merci. Continuez votre bon travail.

101-05240/

Introduction 3

Message from the Commission Chair 8

President's Report 12

ONTC at a Glance 28

Auditor's Report 37

Financials 39

Commission Members and Principal Officers 72

brian conrad

marc dubeau

ron cote

gail roche

don workman

tina chapman

3 Introduction

8 Message du président de la Commission

12 Rapport du président

32 Regard sur la CTON

36 Rapport du vérificateur

38 États financiers

72 Membres de la Commission et administrateurs généraux

This has been an amazing year for Andy Mackey, the M.S. Chi-Cheemaun's on-board chef. Not only has he worked on the Chi-Cheemaun's 25th anniversary celebrations, he has done so in style with two very successful end-of-the-season dock parties in Tobermory and South Baymouth on Manitoulin Island. Andy was a key player in the festivities, which included a barbecue for more than 2,000 people. And he's too modest to take credit for the part he plays in the Chi-Cheemaun's sold-out dinner cruises this year. Andy shares the glory with his co-workers. "Everybody onboard knows we have a good reputation to keep up. People expect excellent service from us and we are able to meet those expectations with all the little touches our passengers enjoy so much."

Cette année est une année formidable pour Andy Mackey, chef de cuisine à bord du M.S. Chi-Cheemaun. Non seulement a-t-il offert son assistance lors des festivités reliées au 25e anniversaire, il a accompli la tâche avec finesse grâce à deux fêtes fin-de-saison très réussies à Tobermory ainsi qu'à South Baymouth, sur l'île Manitoulin. En ce qui a trait aux festivités, qui comprenaient un barbecue pour plus de 2 000 personnes, Andy a joué un rôle clé. Ce dernier est trop modeste pour faire gloire de sa participation aux soupers-croisière complètement vendus cette année. Andy partage toute la gloire avec ses collègues. « Tous les membres de l'équipage savent que nous devons soutenir notre bonne réputation. Les gens s'attendent à un excellent service de notre part, et nous sommes en mesure de répondre à leurs attentes par le biais des petits extras que nos passagers apprécient tellement. »

Andy Mackey

andy mackey

Message From the Commission Chair

Two years ago, in my first message as Commission Chair, I talked about the many challenges Ontario Northland was facing. Chief among them was the task of changing our culture from that of a utility operating in a monopoly environment, to that of an entrepreneurial, results-oriented, customer-focused enterprise.

That is a challenge that can only be met by the people who work for, and are concerned with, this organization. No business plan, no performance management system, no directive from the Commission or our shareholder, can accomplish such a change. At the end of the day, it all comes down to the people of Ontario Northland.

The past year has seen some significant developments. John Wallace, in his report, identifies many of them. Financially, 1999 was an improvement over 1998 with a net income of $1.98 million compared to a loss (with more than $19 million in one-time write-downs) of more than $20 million. Notwithstanding the financial improvements made this year, we still have a way to go before we bring this company's finances to a sustainable level.

Message du président de la Commission

Il y a deux ans, je rédigeais mon premier message en tant que président de la Commission. Ce message portait sur les nombreux défis envisagés par Ontario Northland, le plus important d'entre eux étant que nous devions changer de culture, à savoir, passer d'un service public monopoliste à une entreprise entrepreneuriale, axée sur la clientèle et soucieuse d'obtenir des résultats.

Seuls les employés et les personnes tenant cet organisme à coeur sont en mesure de relever un défi de telle ampleur. Aucun plan d'affaires, aucun système de gestion du rendement et aucune directive provenant de la Commission ou d'un actionnaire ne pourraient effectuer un tel changement. En bout de ligne, tout relève des gens d'Ontario Northland.

Au cours de la dernière année, des événements marquants se sont présentés. Par le biais de son rapport, John Wallace en mentionne plusieurs. Sur le plan financier, l'année 1999 s'avérait une amélioration par rapport à l'année précédente. Notre bénéfice net s'est établi à 1,98 millions de dollars, par opposition à la perte établie à plus de 20 millions de dollars en 1998, à savoir, une perte comprenant plus de 19 millions de dollars en amortissements ponctuels. Nonobstant les gains financiers de l'année, nous avons un certain cheminement à faire avant d'être en mesure d'assurer la viabilité financière de la Société.

J'aimerais souligner deux événements importants. L'été dernier, le premier ministre de la province a nommé un nouveau ministre du Développement du Nord et des Mines. Il s'agit de Tim Hudak. Chris Hodgson, responsable de la CTON depuis sa nomination au portefeuille du Développement du Nord en 1995, ne verra plus à la gestion de nos affaires. De la part de la Commission, je désire remercier Chris ainsi que son personnel de leur contribution envers notre excellente relation de travail. Je désire leur souhaiter tout ce qu'il y a de meilleur, et j'aimerais également souhaiter la bienvenue à Tim. Suite aux nombreuses réunions et discussions avec le nouveau ministre ainsi que son équipe à l'automne 1999, j'ai confiance que la CTON continuera à tirer parti d'une

There are two notable events I want to highlight. Last summer, the Premier appointed a new Minister of Northern Development and Mines in the person of Tim Hudak. Chris Hodgson, who has been responsible for ONTC since his appointment to the Northern Development portfolio in 1995, will no longer oversee our affairs. On behalf of the Commission, I extend thanks and best wishes to Chris and his staff for their contribution to what has been an excellent working relationship. I also extend a warm welcome to Tim. Based upon numerous meetings and discussions with the new Minister and his team during the fall of 1999, I am confident that ONTC will enjoy a continuing strong and collaborative association with the Minister and his office.

The past year also saw a useful initiative in customer and community relations in the form of the Passenger Services Review. The volunteer community leaders serving on the committee, assisted by ONTC staff, and by numerous and thoughtful submissions from the public, gained and shared with the communities we serve, a more thorough understanding of the challenges facing ONTC in delivering passenger services in various parts of the northeast.

The process produced many useful suggestions and insights. This organization belongs to the people of Ontario. We exist to serve their interests as effectively as possible. Reasonable people can and will disagree on the nature and extent of the services we provide. Dialogue of the type exemplified by the Passenger Services Review exercise is critical if ONTC, and its shareholder, are going to make responsible decisions on the allocation of finite resources. My thanks to Joe Mavrinac, the members of his committee, and the members of this organization and the public-at-large who presented to the committee.

This will be my final message to you as Chair. To my considerable regret, a change of career and a move to southern Ontario made it necessary for me to resign from the Commission, and the office. My thanks to the entire Ontario Northland family for sharing, for nearly four years, something of this remarkable organization. Thanks particularly to all of you with whom I have directly crossed paths. Each and every one of you has made a unique contribution to making the job of Chair a pleasure and a privilege. Special thanks to my fellow Commissioners; at any price you represent great value. At the 1999 rate of less than $1 a year, the bargain is almost unconscionable. I wish my successor the same satisfaction I have enjoyed, and leave you all with my very best wishes for the future.

forte association et d'une excellente collaboration avec le ministre et son cabinet.

L'année écoulée a également vu l'élaboration d'une initiative utile en matière de relations-clients et de relations avec le public, laquelle s'est manifestée sous forme de révision des Services voyageurs. Les dirigeants communautaires bénévoles qui ont siégé sur le Comité ont bénéficié de l'assistance du personnel de la CTON ainsi que du public, et ce, par le biais d'un grand nombre d'arguments bien pensés. En ce qui a trait aux services voyageurs offerts dans les différentes régions du Nord-Est, ces dirigeants ont acquis et partagé leurs connaissances approfondies en matière de défis envisagés par la CTON.

Le processus a engendré plusieurs bonnes suggestions ainsi que des perspicacités. Cet organisme appartient aux gens de l'Ontario. Nous existons pour les servir aussi efficacement que possible. Des gens raisonnables peuvent, et auront, des opinions divergentes concernant la nature ainsi que l'étendue des services offerts. Un dialogue du genre exemplifié par l'exercice de révision des services voyageurs est essentiel si la CTON et notre actionnaire désirent prendre des décisions responsables en ce qui a trait à l'allocation des ressources limitées. J'aimerais remercier Joe Mavrinac, les membres de son comité, les membres de cet organisme et les membres du grand public ayant présenté au Comité.

Le présent message constitue mon dernier en tant que président. Avec regret, un changement de carrière ainsi qu'un déménagement au sud de l'Ontario m'obligent à démissionner de la Commission ainsi que de mes fonctions. Mille mercis à la grande famille d'Ontario Northland d'avoir partagé cet organisme remarquable pendant presque quatre ans. Je désire remercier tout particulièrement ceux et celles d'entre vous avec qui j'aurais pu croiser chemin. Chacun et chacune ont contribué de façon unique à la transformation de mon travail en privilège. Vous avez également rendu mes tâches en tant que président plus agréables. Je désire également offrir un merci tout spécial à mes cocommissaires; quel que soit votre rémunération, vous êtes d'une grande valeur. À une rémunération établie à moins d'un dollar en 1999, l'aubaine est presque inconcevable. Je souhaite à mon successeur la même satisfaction que j'ai connue et je vous souhaite tout ce qu'il y a de meilleur pendant les années à venir.

Dave Hack, a Network Installation and Repair Technician in Cochrane, together with colleagues Guy Cloutier and Michael Rennie, were recognized for their excellent work on a fibre optic network installation for two schools in their area. The local school board praised the installation team's "fine work and dedication to the job – particularly their willingness to perform the work so as to provide no downtime to the school." While Dave says he takes the same customer-oriented approach to every installation he takes on, he says it's a good feeling when he receives a letter of appreciation from customers. "If we can save the customer money and still provide the same results then I think we are doing our job very well. It always gives me a good feeling when we find out later that the customer was so pleased."

Dave Hack, un technicien d'installation et de réparation de réseaux à Cochrane, conjointement avec ses collègues Guy Cloutier et Michael Rennie, a été reconnu pour l'excellent travail relié à une installation de réseau de fibres optiques pour deux écoles de sa région. Le conseil scolaire régional a fait des éloges sur « l'excellent travail ainsi que le dévouement de l'équipe d'installation - tout particulièrement sa volonté de travailler d'une façon à ce qu'il n'y ait aucun temps mort pour l'école. » Malgré le fait qu'il fasse usage de la même approche client pour chacune des installations et chacune des réparations qu'il entreprend, Dave admet qu'il est euphorisant de recevoir du « courrier admirateur » de la part d'un client. « Nous travaillons en collaboration avec nos clients afin de trouver des façons de réduire les coûts reliés à l'installation. Si nous venons à bout de réduire les coûts du client tout en obtenant les mêmes résultats, je crois que nous faisons du bon travail. Je ressens toujours de la satisfaction lorsque, plus tard, nous apprenons que nous avons plu au client. »

Dave Hack

Dave Hack
O.N.Tel
Cochrane

dave hack

President's Report

The theme of this year's annual report – "People making a difference" – speaks volumes about the direction in which Ontario Northland is currently heading. Our organization is in the midst of a major transformation – a transformation from a company that operates primarily as a monopoly to a new company that operates in a highly competitive private sector business environment. To succeed in this new business environment we have been changing the way we do business. We are changing to meet specific customer needs and we are responding to the marketplace by investing in Northern Ontario. The success of Ontario Northland in this new business culture is directly dependent on the people of this company because, ultimately, they make the difference.

In this report you will meet a number of people from the various divisions of Ontario Northland. They are people who lead by example. They are people who come to work every day and make a difference just by doing their jobs and they are people who are always prepared to go the extra mile. They are just a few of the more than 1,000 people who work for Ontario Northland.

Every day we can find examples of how the people of Ontario Northland make a difference in the North. In July, when a six-week labour disruption closed Kidd Creek, a mining operation in Timmins and our single largest freight customer, Ontario Northland had to take immediate action to avert a major cash flow crisis. As a result of discussions with union leaders, 65 permanent employees were temporarily laid off while some unionized employees accepted a 12.5 per cent wage reduction. Combined with a 12.5 per cent reduction in management employees' salaries, our employees were able to make a serious contribution to help offset the estimated $1.3 million loss in revenue caused by the mine shutdown. This was a first in Ontario Northland history and proof positive that even in difficult times, people are making a difference at our company.

Annee 1999 en revue

En fin de saison 1999, le M.S. Chi-Cheemaun a celebré son 25e anniversaire par le biais de festivités à Tobermory ainsi qu'a South Baymouth sur l'île Manitoulin. Plus de 2 000 personnes - y compris plusieurs gens qui étaient des nôtres lors de la navigation initiale en 1974 - se sont bien amusés lors des deux événements animés par le personnel de la division des Services maritimes.

Rapport du président

Le thème du rapport annuel de cette année - Des gens qui font toute la différence - en dit long au sujet de la direction actuelle d'Ontario Northland. Notre entreprise subit actuellement une importante transformation. Notre Société monopoliste se transforme en une entreprise gérée dans un milieu d'affaires très concurrentiel du secteur privé. Nous sommes en train de changer notre façon de faire nos affaires afin de réussir au sein de ce nouveau milieu. La Société change afin de répondre aux besoins spécifiques des clients et afin de réagir au marché en investissant dans le nord de l'Ontario. La réussite d'Ontario Northland dans ce nouveau milieu d'affaires dépend directement des employés de la Société, parce qu'en bout de ligne, ce sont eux qui font toute la différence.

Par le biais de ce rapport, vous allez rencontrer plusieurs employés des diverses divisions d'Ontario Northland. Ce sont des personnes qui mènent par l'exemple; des gens qui viennent travailler sur une base journalière et qui font toute la différence en faisant tout simplement leur travail. Ce sont des gens qui sont toujours prêts à faire le petit effort supplémentaire. Ceux-ci ne représentent que quelques-uns des plus de 1 000 employés d'Ontario Northland.

Tous les jours, nous pouvons trouver des exemples démontrant les façons dont les employés d'Ontario Northland font toute la différence dans le Nord. Au mois de juillet, lorsqu'un conflit de travail a fermé Kidd Creek, une opération minière située à Timmins, pendant une période de six semaines, Ontario Northland a dû agir immédiatement afin de prévenir un sérieux problème de trésorerie. Suite à nos discussions avec les dirigeants syndicaux, 65 employés permanents furent temporairement mis à pied, alors que quelques employés syndiqués acceptaient une réduction de salaire de 12,5 pour cent. En plus de la réduction salariale personnelle des cadres de 12,5 pour cent, nos employés ont pu faire une importante contribution

K. J. Wallace, President and CEO
K. J. Wallace, Président – directeur général

People making a difference in the North

To the credit of Local 103 of the Canadian Auto Workers and our Mechanical Department, literally hundreds of toys were donated and delivered to disadvantaged children in the second year of an annual toy drive that was set up in North Bay. Employees in our Passenger Services division volunteered their time to take senior citizens on a motor coach tour of North Bay to see the Christmas lights. Earlier in the year, in Timmins, 10 O.N.Tel employees volunteered their time to help raise money for the Easter Seals Telethon. The volunteers took to the telephones and airwaves to help raise more than $2,600 in only one hour. Once again, an excellent example of how we make a difference in Northern Ontario.

While space does not permit mentioning each and every community event in which Ontario Northland employees were involved, there are three more that come to mind. One is the "Big Bike for Stroke," a fundraising initiative for the Heart and Stroke Foundation that involved riding a 30-seat bike to raise money through pledges. Ontario Northland entered very successful teams in the Tri-Towns, Timmins and North Bay, raising more than $10,000 for the foundation. The second event was the Annual 24-hour Road Runner Relay in Timmins. O.N.Tel employees from New Liskeard, Timmins and North Bay put together a team whose members took turns walking, running or cycling during a non-stop 24-hour period. And finally, we have the annual Santa Claus Express, a much-anticipated

CONT'D ON PAGE 16

envers la compensation de la perte de 1,3 millions de dollars entraînée par la fermeture de la mine. C'était la toute première fois que cela arrivait dans l'histoire d'Ontario Northland. Il s'agit là d'une preuve patente que, même lorsque nous connaissons des temps difficiles, les gens de notre Société font toute la différence.

Des nordistes qui font toute la différence

Grâce à la section locale 103 des travailleurs et travailleuses canadiens (nes) de l'automobile et de notre Service de la mécanique, des centaines de jouets ont été donnés et livrés à des enfants défavorisés de la région et ce, dans la deuxième année d'une campagne annuelle de collecte de jouets à North Bay. Certains employés des Services aux voyageurs se sont portés volontaires afin d'offrir aux aînés de la région de North Bay un circuit en autobus par toute la ville, permettant ainsi à ces derniers d'admirer les lumières de Noël. Plus tôt dans l'année, à Timmins, dix employés d'O.N.Tel se sont portés volontaires pour récolter des fonds à l'occasion du Téléthon du Timbre Pascal. Ces bénévoles, par le biais du téléphone et des ondes, ont récolté 2 600 dollars en une heure seulement. Encore une fois, voici un excellent exemple de la façon dont nous pouvons faire toute la différence dans le nord de l'Ontario.

Quoique l'espace ne me permette pas de mentionner chacun des événements communautaires dans lesquels les employés d'Ontario Northland ont participé, il y en a trois autres qui me viennent à l'esprit. L'un d'entre eux est le marathon de bicyclette « Big Bike for Stroke. » Il s'agit d'une collecte de fonds bien réussie bénéficiant la Fondation des maladies de coeur. Pour cet événement, les participants devaient monter sur une bicyclette à 30 selles afin de réunir des fonds par le biais de promesses de don. Les équipes inscrites d'Ontario Northland ont très bien réussi dans la région de Tri-Town, à Timmins ainsi qu'à North Bay, ayant récolté plus de 10 000 dollars pour la Fondation. Le deuxième événement est la course à

SUITE À LA PAGE 16

The M.S. Chi-Cheemaun celebrated its 25th anniversary in 1999 with end-of-the-season dock parties in Tobermory and South Baymouth on Manitoulin Island. More than 2,000 people – including many who were on the inaugural sailing in 1974 – enjoyed themselves at both events, which were hosted by staff from the Marine Services department.

If there was a "first family" of Ontario Northland, there's a very good chance it would be the St. George family of Englehart, Ontario. The latest generation is represented in this report by Herb St. George Jr., a Customer Service Agent at The Station in North Bay. Herb, whose father Herb Sr. has been with Ontario Northland's Maintenance of Way department for 33 years and whose late grandfather retired from the railway in 1976, has taken a different career path with customer service. Why? "I love the people aspect of my job... it's just as challenging as it is rewarding and every day is different."

S'il y avait une « famille-chef » d'Ontario Northland, les chances sont qu'il s'agirait de la famille St. George d'Englehart, Ontario. Dans ce rapport, la génération actuelle est représentée par Herb St. George Jr. M. St. George est un représentant du service à la clientèle à la gare de North Bay. Herb, dont le père, Herb Sr., travaille au sein du service d'Entretien de la voie chez Ontario Northland depuis 33 ans et dont le regretté grand-père a pris sa retraite en 1976, a choisi un différent schéma de carrière en se dirigeant vers le service à la clientèle. Pourquoi? « J'aime interagir avec les gens... c'est aussi stimulant qu'enrichissant, et chaque jour est différent. »

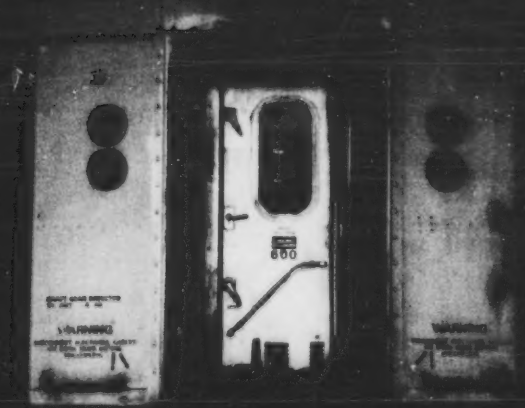
Herb St. George

herb st. george

event in which thousands of youngsters from all over northeastern Ontario board our train for an imaginary trip to the North Pole. The level of involvement on the part of so many Ontario Northland employees – whether they volunteer under the company's name or on their own – demonstrates our collective commitment to the North. We should all be very proud.

New opportunities

Ontario Northland started 1999 well positioned to seize new opportunities in our ever-changing marketplace. O.N.Tel, through its Advanced Networking Services, IT Solutions and ONLink brands, is implementing strategies to diversify and expand in growth areas of its business such as data networks, information technology solutions, and Internet access services. We entered partnerships with the Sault Ste. Marie Public Utilities Commission and North Bay Hydro to provide high-speed fibre optic data communications and networking in those communities. The Agrium Phosphate Mine, a business development focus for O.N.Rail over the past few years, will add approximately $5.8 million annually in revenue for the division over the next 20 years. This project represents a significant investment on our part (more than $21 million) that will show a positive return for Ontario Northland and for the regional economies of Kapuskasing and Hearst. In addition, O.N.Rail is enjoying success with its recently-expanded Hallnor Transfer Facility in Timmins. The facility, which transfers truckloads onto our rail cars, allows us to serve mills that do not have direct access to rail. This, of course, means more revenue for



Annee 1999 en revue

En août, O.N.Tel annonçait de nouveaux partenariats avec la Public Utilities Commission (PUC) de Sault Ste Marie ainsi que North Bay Hydro. À North Bay, O.N.Tel installera et maintiendra un réseau de communications à fibres optiques d'une etendue de 20 kilometres, tandis qu'à Sault Ste Marie, O.N.Tel et la PUC verront à la commercialisation conjointe des services données, voix, video

relais Road Runner, une course annuelle de 24 heures ayant eu lieu à Timmins. Des employés d'O.N.Tel de New Liskeard, de Timmins et de North Bay ont formé une équipe dont les membres devaient marcher, courir ou faire du vélo sans arrêt pendant une période de 24 heures. En dernier lieu, il y a le Santa Claus Express, un événement très attendu de la part des jeunots du nord-est de l'Ontario. Des milliers d'entre eux montent à bord de notre train dans le but de faire un voyage imaginaire en direction du pôle Nord. Le niveau de participation de la part d'un si grand nombre d'employés d'Ontario Northland - qu'ils se portent volontaires au nom de la Société ou à leur nom - fait preuve de notre engagement collectif envers le Nord. Nous devrions tous être très fiers.

Nouvelles occasions

Au début de l'année 1999, Ontario Northland était bien placée pour saisir les nouvelles occasions offertes par notre marché en évolution constante. O.N.Tel, par le biais des Services de réseau avancés, des Solutions de la T.I. ainsi que des marques ONLink, élabore de nouvelles stratégies dans le but de se diversifier et de se développer dans les domaines porteurs, tels que les réseaux de données, les solutions de la technologie de l'information et les services d'accès à Internet. Afin de fournir des réseaux ainsi que des communications de données à fibres optiques à grande vitesse aux communautés de Sault Ste Marie et de North Bay, nous sommes entrés en association avec la Public Utilities Commission de Sault Ste Marie ainsi que North Bay Hydro. La mine de phosphate Agrium, un point de focalisation en matière de développement pour O.N.Rail pendant les quelques dernières années, rapportera des revenus annuels de l'ordre de 5,8 millions de dollars à la division et ce, au cours des 20 prochaines années. Le projet représente un investissement de grande valeur (plus de 21 millions de dollars) qui rapportera des revenus importants à Ontario Northland ainsi qu'aux économies des régions de Kapuskasing et de Hearst. De plus, O.N.Rail connaît

Ontario Northland, because we can attract more customers. This expanded facility gives them rail access to markets across North America, bringing obvious benefits to the northeastern Ontario economy.

New business opportunities for maintenance and repair work for other rail companies in Canada and the United States continue as a main focus of O.N.Rail's Mechanical Department. In 1999, the department earned its ISO 9002 certification.

Our Marine Services division continued its successful strategy of capitalizing on new opportunities with the expansion of dinner cruises on board the M.S. Chi-Cheemaun (which consistently sell out) and charter bookings. And congratulations go out to everyone at Marine Services for the 1999 celebration of the M.S. Chi-Cheemaun's 25th year of operation. Keep up the good work... you are making a difference!

Stronger partnerships and alliances make a difference

Successful partnerships and alliances are critical for both Rail Passenger Services and Motor Coach Services. The anticipated de-regulation of the motor coach industry presents many opportunities to strengthen Ontario Northland's position in a number of existing markets and to expand into new and promising markets. In 1999, Rail Passenger Services examined its relationships with several tourism agencies and organziations with a view to increasing the number of tourist visits to northeastern Ontario. To that end, we renewed and strengthened our relationships with Ontario's Near North, the James Bay Frontier Travel Association, the Moosonee/Moose Factory Tourist Association and others.

CONT'D ON PAGE 20

du succès grâce à son installation de transbordement récemment agrandie, soit la Hallnor Transfer Facility à Timmins. L'installation, qui voit au transbordement des chargements de camions dans nos wagons ferroviaires, nous permet de desservir des usines n'ayant aucun accès direct à la voie ferrée. Il s'agit là, bien sûr, d'une autre source de revenus pour Ontario Northland, puisque nous avons la possibilité d'attirer de nouveaux clients. Cette installation agrandie leur permet un accès ferroviaire à des marchés partout en Amérique du Nord, et il est évident que cet accès sera avantageux pour l'économie du nord-est de l'Ontario.

Le Service de la mécanique d'O.N.Rail continue à se concentrer sur les nouvelles occasions d'affaires, telles que les projets d'entretien et de réparation effectués pour d'autres compagnies ferroviaires du Canada et des États-Unis. En 1999, le service a obtenu la certification ISO 9002.

Notre division des Services maritimes a continué à tourner les nouvelles occasions d'affaires à son avantage en augmentant le nombre de soupers-croisière à bord du M.S. Chi-Cheemaun (qui sont toujours complètement vendus) ainsi que le nombre de nolisements. Nous désirons féliciter tous les employés des Services maritimes pour les festivités reliées à la 25e année de service du M.S. Chi-Cheemaun en 1999. Continuez votre bon travail... vous faites toute la différence!

Des associations et des partenariats plus vigoureux font toute la différence

La réussite des partenariats et des associations est essentielle aux Services ferroviaires voyageurs ainsi qu'aux Services d'autobus. La déréglementation attendue de l'industrie routière présente de nouvelles occasions permettant d'affermir la position d'Ontario Northland dans un grand nombre de marchés existants, et de voir à son expansion dans de nouveaux marchés prometteurs. En 1999, la division des Services ferroviaires voyageurs a examiné ses relations commerciales avec plusieurs agences et organismes de voyage et ce, en vue d'augmenter le nombre de visites touristiques dans le nord-est de l'Ontario. À cette fin, nous avons procédé au renouvellement ainsi qu'au renforcement de nos relations avec l'association Near North, l'Association de tourisme Superior James Bay Frontier, l'Association de tourisme de Moosonee/Moose Factory et d'autres encore.
En association avec la Police provinciale de l'Ontario,

SUITE À LA PAGE 20

In August, O.N.Tel announced new partnerships with the Sault Ste. Marie Public Utilities Commission (PUC) and North Bay Hydro. In North Bay, O.N.Tel will install and maintain a 20 kilometre fibre optic communications network. In Sault Ste. Marie, O.N.Tel and the PUC will be jointly marketing data, voice and video services.

You could say Captain Charles Shaw paid his dues before taking command of Ontario Northland's M.S. Chi-Cheemaun. The Captain's first marine job was 35 years ago shovelling coal on a 143-vehicle ferry, the S.S. Norisle, predecessor of the Chi-Cheemaun and the last passenger steamship ever to navigate the Great Lakes. Of course the view is a bit different on the bridge of the Chi-Cheemaun than in the engine room of the Norisle, he says. "That was a long time ago. Right now I just think I'm fortunate to have a really good crew. I like the command so I can't imagine doing anything else and it helps knowing that we are providing such a valuable service to so many people. I like that aspect."

On pourrait dire que le capitaine Charles Shaw a peiné pour en arriver où il est, à savoir, à la tête du M.S. Chi-Cheemaun d'Ontario Northland. Il y a 35 ans, le capitaine occupait son premier poste maritime, pour lequel il devait pelleter du charbon à bord d'un traversier d'une capacité de 143 véhicules, soit le S.S. Norisle, le prédécesseur du Chi-Cheemaun ainsi que le dernier navire à vapeur pour voyageurs à naviguer les Grands Lacs. Bien sûr, la vue qu'il a maintenant sur la passerelle du Chi-Cheemaun diffère beaucoup de la vue qu'il avait dans la salle des machines à bord du Norisle, dit-il, « Il y a longtemps de cela. Pour le moment, je me trouve chanceux d'avoir un très bon équipage. J'aime être à la tête, alors je ne peux m'imaginer faire autre chose. J'aime savoir que nous offrons un service qui importe à tellement de gens. J'aime beaucoup cet aspect. »

Charles Shaw
Marine Services | Services Maritimes
Tobermory

charles shaw

Année 1999 en revue

O.N.Rail, le service ferroviaire marchandises d'Ontario Northland, a annoncé l'addition de six nouvelles locomotives à sa flotte. Les nouvelles locomotives, représentent un investissement total de 15 millions de dollars pour les opérations ferroviaires marchandises, offrent une excellente manoeuvrabilité, une meilleure efficacité, une réduction de la consommation de carburant, une meilleure traction ainsi qu'une réduction de l'usure des rails.

In partnership with the Ontario Provincial Police, Motor Coach Services proudly launched "Operation C.O.P.," which stands for "Coach on Patrol." As part of the new program, motor coach operators were given training on how to handle and report situations they may come across on northern highways. This, undoubtedly, is a very positive partnership because it improves the health and safety of the communities we serve.

Improving safety and loss prevention

Our focus on safety continued in 1999, with implementation of Ontario Northland's Safety, Health and Loss Prevention Program with its second workplace safety audit and an extensive training program for all members of the Joint Health and Safety Committees. Ontario Northland's "Operation Lifesaver" underlines the importance of promoting railway safety to the public. We work with other agencies, including the Ontario Provincial Police and school boards, to warn the public – children especially – of the very serious dangers of trespassing on railway property.

Our focus on the customer

As we continue preparations to operate in a competitive environment, the importance of focusing on the customer is now more critical than ever before. Already we are starting to see the necessity of changing the way we operate. In the past, we tended to focus on the "customer service" aspect of the customer relationship. Of course, there are many other dimensions when it comes to focusing on the customer. We are changing

les Services d'autobus ont fièrement lancé « Opération P.E.A. », qui veut dire « Patrouille en Autobus ». En tant que partie du nouveau programme, les opérateurs d'autobus ont reçu une formation portant sur les façons dont ils peuvent faire face et signaler les situations qu'ils risquent d'observer sur les autoroutes du Nord. Il s'agit sans doute d'un partenariat positif, puisqu'il a un impact direct sur la santé et la sécurité des communautés desservies.

Amélioration de la sécurité et la prévention des pertes

En 1999, nous avons continué à nous concentrer sur la sécurité avec la mise sur pied du programme Santé, Sécurité et Prévention des Pertes d'Ontario Northland; une deuxième vérification en matière de sécurité en milieu de travail, ainsi qu'un programme de formation complet à l'intention de tous les membres des Comités mixtes de Santé et de Sécurité. « Opération Gareautrain » d'Ontario Northland souligne comment il est important de faire valoir la sécurité ferroviaire auprès du public. Nous travaillons en collaboration avec d'autres agences, y compris la Police provinciale de l'Ontario ainsi que les conseils scolaires, dans le but d'avertir le public - surtout les enfants - au sujet des dangers reliés à l'entrée sans autorisation sur une propriété ferroviaire.

Accent sur le client

Alors que nous continuons à nous préparer à opérer dans un environnement concurrentiel, il est plus important que jamais de nous concentrer sur le client. Nous commençons déjà à voir la nécessité de changer notre façon de faire affaires. Dans le passé, nous avions tendance à mettre l'accent sur l'aspect « service à la clientèle » de notre relation avec le client. Il y a, bien sûr, un grand nombre de dimensions qui entrent en jeu lorsque nous mettons l'accent sur le client. Nous sommes en train de changer la façon dont nous voyons les relations traditionnelles client-fournisseur de service

the way we look at the traditional customer service provider relationship by taking on the role of a "partner" rather than simply a service provider.

This new thinking is evidenced by our decision to expand the O.N.Rail Hallnor Transfer facility in Timmins. The expansion allows us to provide rail transportation to Tembec, Timmins' largest lumber producer. Previously, the customer would have moved product by truck, our direct competitor. Not only does this expanded facility give Tembec rail access to more lumber markets across North America, but it also helps attract additional customers who may be interested in shipping their product by rail.

Investing in the North

As a responsible corporate citizen, Ontario Northland invests in the communities where we operate and where our employees and their families live. In 1999, we continued our strong support of economic development in northeastern Ontario with our private sector partners on the Rail Cycle North project to move solid waste from the Greater Toronto Area to the old Adams Mine Landfill near Kirkland Lake. A formal proposal was submitted to the City of Toronto in December with the award of a long-term contract expected in 2000. Ontario Northland remains optimistic about this project and we believe that Rail Cycle North could become a major contributor to Ontario Northland's bottom line with approximately $7 million in gross annual revenues for O.N.Rail.

Earlier, we discussed O.N.Rail's largest capital project in recent years, the $21 million infrastructure upgrade and spur-line construction for the Agrium Phosphate Mine project. Obviously, this is a significant investment

CONT'D ON PAGE 24

et ce, en adoptant le rôle de « partenaire » plutôt que de continuer à jouer le rôle d'un fournisseur de service.

Notre décision reliée à l'agrandissement de l'installation de transbordement d'O.N.Rail à Timmins, soit la Hallnor Transfer Facility, témoigne de notre nouvelle façon de penser. Cet agrandissement nous permet d'offrir un transport ferroviaire à Tembec, à savoir, le plus grand producteur de bois d'oeuvre à Timmins. Antérieurement, le client expédiait son produit par camion, un de nos concurrents directs, mais l'agrandissement de l'installation permet à Tembec de bénéficier d'un accès ferroviaire vers d'autres marchés de bois d'oeuvre de l'Amérique de Nord. De plus, elle nous permet d'attirer d'autres clients qui seraient intéressés à expédier leur produit par voie ferrée.

Investir dans le Nord

Ayant le sens des responsabilités civiques, Ontario Northland investit ses revenus dans les communautés desservies, à savoir, dans les régions habitées par nos employés ainsi que leurs familles. En 1999, nous avons continué à appuyer l'expansion économique du nord-est de l'Ontario et ce, par l'entremise de nos associés du secteur privé collaborant avec nous sur le projet Rail Cycle North, le projet relié à l'expédition des déchets solides de la Communauté urbaine de Toronto vers l'ancienne mine Adams à Kirkland Lake. En décembre, nous avons présenté une offre formelle à la Ville de Toronto, en raison de laquelle nous prévoyons l'adjugation d'un contrat à long terme en l'an 2000. Ontario Northland demeure optimiste en ce qui concerne le projet. Nous croyons également que Rail Cycle North deviendra un important contributeur au bénéfice net d'Ontario Northland, puisque dans le cas où nous obtiendrions une réponse favorable, O.N.Rail bénéficierait de revenus annuels de l'ordre de 7,2 millions de dollars.

Tel que mentionné plus haut, le plus grand projet d'investissement des dernières années chez O.N.Rail constitue l'amélioration de l'infrastructure ainsi que la construction d'un embranchement de voie ferrée pour le projet de la mine de phosphate Agrium, représentant un investissement de 21 millions de dollars. Évidemment, le projet représente un investissement important qui fera bénéficier l'économie du nord-est de l'Ontario, particulièrement l'économie des régions de Kapuskasing et de Hearst et ce, pendant les 20 prochaines années. En collaboration avec ses clients

SUITE À LA PAGE 24

1999 Year in Review

O.N.Rail, Ontario Northland's freight department, announced the addition of six new locomotives to its fleet. The new locomotives, which represent a total investment of $15 million into the company's rail freight operations, offer excellent handling, increased efficiency and fuel economy, improved traction, and reduced rail wear.

Like millions of other people, Greg Megginson does not include public speaking on his list of favourite things. Much to his credit, Greg overcame his lack of enthusiasm for public speaking when a special opportunity presented itself. He joined a team of 10 employees who helped develop and deliver a new training package to Ontario Northland's Joint Health & Safety Committees. Greg and the others also presented the training package to employees in his department. "At first it was nerve-wracking but, I thought, I'm going to do this because it's for the benefit of employees and the company. Nobody wants to go home hurt at the end of the day."

Comme des millions de personnes, Greg Megginson n'aime pas beaucoup parler en public. Cependant, nous pouvons lui attribuer le mérite d'avoir maîtrisé son manque d'enthousiasme envers l'art oratoire lorsqu'une occasion spéciale s'est présentée. Il s'est joint à une équipe de 10 employés offrant son assistance en vue d'élaborer et de livrer une nouvelle trousse de documentation éducative aux Comités mixtes de Santé et de Sécurité d'Ontario Northland. Greg ainsi que ses coéquipiers ont présenté la trousse de documentation aux employés de son service. « Au début, cela était éprouvant, mais j'ai pensé que je devais le faire parce que c'était dans le meilleur intérêt des employés et de la Société. Personne ne veut rentrer à la maison blessé(e) à la fin de la journée. »

Greg Megginson

greg megginson

Au moyen des 205 wagons de bois d'oeuvre dans sa flotte, Ontario Northland a su augmenter le nombre d'expéditions de bois d'oeuvre de plus de 38 pour cent en 1999 et de plus de 89 pour cent depuis 1997.

that will benefit the economy of northeastern Ontario, particularly the Kapuskasing and Hearst region, for the next 20 years. O.N.Rail continues to work with existing and potential customers on a number of initiatives and opportunities throughout the North that will substantially impact the company's bottom line.

Last year O.N.Tel, in partnership with Cisco Systems Canada, launched its ATM (Asynchronous Transfer Mode) service, a multimedia networking technology that enables customers to combine Internet access, voice, video, imaging and data applications over a single high-speed connection. O.N.Tel continues to expand this high-speed networking technology throughout its service area as more and more customers realize the benefits of ATM for improved communications and lower costs in their operations.

Investing in our best resource

Ontario Northland is focused on achieving the strategic goals and objectives that have been set for each division of the organization. As a company, we simply must build upon the contribution that individual employees make, and cannot overlook the fact that employees must have the necessary resources to meet those goals and objectives. Ontario Northland continues to invest in employees through an annual training and development program that examines the needs of the organization and the career development plans of individual employees.

In keeping with our commitment to a healthy work-

actuels et éventuels, O.N.Rail continue de travailler sur bon nombre d'initiatives et d'occasions partout dans le Nord, ce qui risque d'avoir un grand impact sur le bénéfice net de la Société.

L'année dernière, O.N.Tel, en collaboration avec Cisco Systems Canada, lançait son service MTA (Mode de transfert asynchrone), une technologie de réseautage multimédia permettant aux clients de combiner l'accès à Internet ainsi que les applications voix, vidéo, images et données par le biais d'une simple connexion à grande vitesse. O.N.Tel continue à élargir la portée de cette technologie de réseautage à grande vitesse partout dans le territoire desservi, alors qu'un nombre toujours croissant de clients reconnaît le potentiel du service MTA en ce qui a trait à l'amélioration des communications ainsi que la réduction de leurs coûts opérationnels.

Investir dans notre meilleure ressource

Ontario Northland se concentre sur la réalisation des objectifs et des buts stratégiques élaborés pour chacune des divisions de l'organisme. En tant que Société, nous devons absolument mettre à profit la contribution des employés, sans ignorer le fait que les employés doivent avoir accès aux ressources nécessaires dans le but de réaliser ces buts et objectifs. Ontario Northland continue à investir dans les employés et ce, par le biais d'un programme de formation et de développement annuel dont le but est d'examiner les besoins de l'organisme ainsi que les plans de carrière des employés individuels.

Allant de pair avec notre engagement envers la santé de notre main-d'oeuvre, nous sommes heureux d'annoncer l'amélioration de notre programme d'Aide à la famille des employés, permettant ainsi à tous nos employés, à tous nos retraités ainsi qu'à leurs familles entières d'avoir accès à des conseils professionnels portant sur une vaste gamme de préoccupations personnelles.

force, we were pleased to announce an improvement to our Employee Family Assistance Program that gives all employees, pensioners and their families access to professional counselling for a wide range of personal concerns.

Improving the business planning process

In 1996 and 1997, Ontario Northland embarked on a wide-ranging business planning process that resulted in a comprehensive three-year business plan covering the years 1997 - 1999. Our current five-year business plan (2000 - 2004) has been enhanced with the implementation of a new integrated strategic planning model that standardizes the business planning process across all divisions of Ontario Northland and integrates business planning with performance management, another key component of our human resources program. This new process directly ties the performance management system to Ontario Northland's strategic goals and objectives.

Service review

A review of land passenger services offered along the Highway 11, 69 and 144 corridors in northeastern Ontario was completed by the Passenger Services Review Committee. The committee, which consisted of people from northeastern Ontario, included mayors, representatives from the travel and tourism industry, Ontario Northland Commissioners and an outside consultant. The committee submitted its report to the ONTC in the fall of 1999 and recommended two alternatives: either reduce train service to three days a week and supplement with expanded motor coach service, or eliminate the Northlander service entirely and replace it with expanded motor coach service.

Final words

It goes without saying that behind every successful organization are devoted and talented people. In Ontario Northland's case this is especially true as we all do our part to help improve the organization and its prospects in an uncertain future. I truly believe that we will be able to achieve our goals and objectives as we move into a competitive marketplace. When we do reach our goals we will be able to look back and say that it was the people who made the difference.

Amélioration du processus de la planification des affaires

En 1996 ainsi qu'en 1997, Ontario Northland a adopté un processus misant une planification des affaires généralisée, ce qui a engendré un plan d'affaires compréhensif pour les années 1997 - 1999. Notre plan quinquennal actuel (2000 - 2004) a été amélioré par le biais de la mise sur pied d'un tout nouveau modèle stratégique intégré, normalisant le processus de la planification des affaires dans toutes les divisions d'Ontario Northland, et intégrant la planification des affaires à la gestion du rendement, une autre composante clé de notre programme des ressources humaines. Ce nouveau processus sert à relier le système de gestion du rendement aux buts et objectifs stratégiques d'Ontario Northland.

Révision des services

Une révision des services voyageurs routiers actuellement offerts dans les corridors des autoroutes 11, 69 et 144 du nord-est de l'Ontario a été complétée par le Comité d'étude sur les Services voyageurs. Le Comité, qui regroupait des gens du nord-est de l'Ontario et qui comprenait des maires, des représentants de l'industrie touristique, des commissaires d'Ontario Northland ainsi qu'un expert-conseil de l'extérieur, a présenté son rapport à la CTON à l'automne de l'année 1999. Par le biais de ce rapport, le Comité recommandait l'une de ces deux options : la réduction du service ferroviaire à trois jours par semaine au moyen d'un supplément routier ou l'élimination complète du service Northlander au moyen de l'expansion du service d'autobus.

Mot de la fin

Il va sans dire que derrière tout organisme couronné de succès il y a des gens dévoués et pleins de talent. Chez Ontario Norihland, c'est tout particulièrement le cas lorsque chacun fait sa part pour améliorer l'organisme et pour améliorer ses perspectives dans un avenir incertain. Je crois fermement que nous pourrons atteindre nos buts et objectifs à mesure que nous nous imposons sur le marché concurrentiel. Lorsque nous atteindrons nos buts, nous pourrons faire un retour en arrière et affirmer que ce sont les gens qui ont fait toute la différence.

Sometimes there is more to a job than you might expect. That's especially true in the case of Julie Aquino, a telephone operator with O.N.Tel in Timmins who doubles as a 911 operator for areas in Northern Ontario where the emergency service is not available. "I get lots of calls involving accidents and other medical emergencies. It's very satisfying to know that I can help people in their time of trouble. One man who was having a heart attack called and I was able to get help in time for him to make a full recovery. I'm glad everything worked out."

Quelquefois, le travail exige plus que prévu. C'est tout particulièrement le cas chez Julie Aquino, une standardiste d'O.N.Tel à Timmins jouant un rôle supplémentaire en tant que téléphoniste de secours (911) pour les régions du nord de l'Ontario ne bénéficiant pas d'un service d'urgence. « Je reçois beaucoup d'appels portant sur des accidents et d'autres urgences médicales. Il est très satisfaisant de savoir que je suis en mesure d'aider les gens lorsqu'ils ont des ennuis. Un homme en état de crise cardiaque m'a téléphoné. J'ai pu lui faire parvenir de l'aide et, en bout de ligne, lui permettre de faire un rétablissement complet. Je suis contente que tout a bien fini. »

Julie Aquino

julie aquino

ONTC at a glance

Corporate Services

As the administrative centre of Ontario Northland, Corporate Services provides a wide variety of essential services to the entire Company and, in some cases, the general public. These services include finance, human resources, information technology support, planning and development, public affairs and corporate marketing, purchasing, legal, and security.

Corporate Services is committed to providing high quality, cost-effective and dependable services to its customers.

1999 Highlights

- Improvements to ONTC pension plans
- Augmentation of company-wide Performance Management System, linking it to Ontario Northland's strategic goals and objectives
- [illegible] plans that provide [illegible]
- Completed [illegible] 1992 pension plan
- [illegible] reviews and [illegible]

Passenger Services

Rail Passenger Services operates passenger trains between Toronto and Moosonee. The Northlander operates between Cochrane and Toronto with bus connections to/from Hearst and Timmins. The Polar Bear Express is a popular rail excursion that runs between Cochrane and Moosonee during the summer months. The Little Bear, one of Canada's last remaining "flag stop" trains, is a mixed freight/passenger train operating on the same route.

The Station Inn is a full-service hotel and restaurant, in Cochrane and is popular for tourists in the summer and winter.

Motor Coach Services operates a fleet of 26 motor coaches, providing scheduled bus service between Toronto and northeastern Ontario. Charter and tour services are provided throughout North America. Bus Parcel Express is a shipping/courier service that is handled through scheduled motor coach routes.

1999 Highlights

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- Completed full review of Northlander operations in search of solutions to providing sustainable passenger travel along the Highway 11, 67 and 144 corridors
- Administered contracts for provision of air services in Northern Ontario communities

O.N.RAIL

O.N.Rail is engaged in the transportation of mineral and forestry products, as well as chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. The 700-mile rail system connects to CN and RailLink at North Bay, CN at Rouyn-Noranda and ACRI at Hearst.

The shops in North Bay perform a variety of contract work for external customers, including rolling stock rebuilds, repairs, and overhauls.

1999 Highlights

- Took delivery of six new locomotives
- Opened Hallnor Transfer Facility (truck to rail car) in Timmins
- Construction finished on the 27-km spurline to the Agrium Phosphate Mine near Kapuskasing
- ISO 9002 Certification for Rail Shop
- Implemented computerized maintenance information system in Rail Shop
- Performed track maintenance projects, including ballast on Island Falls Subdivision (Moosonee line)

+1 +10

O.N.TEL

Serving a population of 150,000 people and covering a 200,000 square kilometre area, O.N.Tel is an interexchange telecommunications carrier in northeastern Ontario.

O.N.Tel provides a full range of long-distance services and also delivers CBC programming (video) services to northeastern Ontario.

1999 Highlights

- Awarded contract to build a local telecommunications service in partnership with the Sault Ste. Marie Public Utilities Commission
- Worked with North Bay Hydro to provide fibre optic facilities throughout the city, including a high speed data communications system for three North Bay area school boards
- Partnered with Cisco Systems and a number of regional and local firms to propose a Northern Ontario based solution to meet the requirements of the Northern Ontario Community Networks project
- Implemented senior management re-organization with the appointment of a new vice president and three new directors
- Hired new account manager and opened new O.N.Tel sales office in Sudbury

O.N.Tel provides local telephone service in Moosonee, Moose Factory, Temagami and Marten River.

I.T. Solutions markets a complete range of data communications and networking products and services, offering customers total system solutions. A strategic business alliance with IBM enables I.T. Solutions to support a wide range of computer hardware and software applications, as well as information technology consulting. I.T. Solutions also delivers private mobile service primarily for large utilities.

ONLink, O.N.Tel's highly successful Internet service provider, offers a full range of services in more than 85 communities throughout Northern Ontario.

Marine Services

Marine Services are provided by Ontario Northland under the Owen Sound Transportation Company (OSTC). The OSTC operates provincially-mandated ferry services between Tobermory on the Bruce Peninsula and South Baymouth on Manitoulin Island (Chi-Cheemaun).

The Manitou Island II provides provincially-mandated barge ferry service between Moosonee and Moose Factory Island.

The OSTC also provides ferry service on behalf of the Ontario Ministry of Transportation, connecting Kingsville and Leamington, Ontario with Pelee Island and Sandusky, Ohio using the M.V. Jiimaan and the M.V. Pelee Islander.

ONTC at a glance

Corporate Services

As the administrative centre of Ontario Northland, Corporate Services provides a wide variety of essential services to the entire Company and, in some cases, the general public. These services include finance, human resources, information technology support, planning and development, public affairs and corporate marketing, purchasing, legal, and security.

Corporate Services is committed to providing high quality, cost-effective and dependable services to its customers.

1999 Highlights

- Improvements to ONTC pension plan
- Augmentation of company-wide Performance Management System, linking it to Ontario Northland's strategic goals and objectives
- Y2K compliance program, including the development of seven plans that provide guidance for dealing with Year 2000 situations
- Completed second workplace safety audit to compare with a 1997 baseline audit
- Conducted first of three years of management compensation reviews and job evaluations

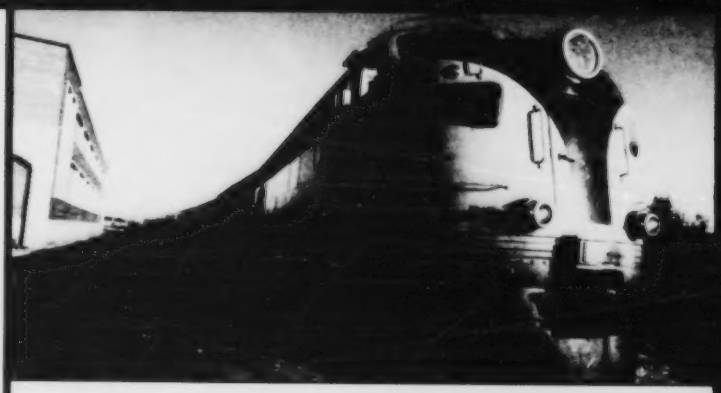
O.N.RAIL

O.N.Rail is engaged in the transportation of mineral and forestry products, as well as chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. The 700-mile rail system connects to CN and RailLink at North Bay, CN at Rouyn-Noranda and ACRI at Hearst.

The shops in North Bay perform a variety of contract work for external customers, including rolling stock rebuilds, repairs, and overhauls.

1999 Highlights

- Took delivery of six new locomotives
- Opened Hallnor Transfer Facility (truck to rail car) in Timmins
- Construction finished on the 27-km spurline to the Agrium Phosphate Mine near Kapuskasing
- ISO 9002 Certification for Rail Shop
- Implemented computerized maintenance information system in Rail Shop
- Performed track maintenance projects, including ballast on Island Falls Subdivision (Moosonee line)



Passenger Services

Rail Passenger Services operates passenger trains between Toronto and Moosonee. The Northlander operates between Cochrane and Toronto with bus connections to/from Hearst and Timmins. The Polar Bear Express is a popular rail excursion that runs between Cochrane and Moosonee during the summer months. The Little Bear, one of Canada's last remaining "flag stop" trains, is a mixed freight/passenger train operating on the same route.

The Station Inn is a full-service hotel and restaurant, in Cochrane and is popular for tourists in the summer and winter.

Motor Coach Services operates a fleet of 26 motor coaches, providing scheduled bus service between Toronto and northeastern Ontario. Charter and tour services are provided throughout North America. Bus Parcel Express is a shipping/courier service that is handled through scheduled motor coach routes.

1999 Highlights

- Increased Northlander ridership by 10 per cent
- Increased Little Bear ridership by 5 per cent
- In conjunction with Ontario Provincial Police, Motor Coach Services introduced "Operation C.O.P." or "Coach on Patrol", a program by which Ontario Northland drivers can advise police of problems they may encounter on the highway
- Reviewed Motor Coach division by outside consulting firm
- Continued to develop commercial partnerships and alliances that give Ontario Northland opportunities to expand services and grow existing territories
- Conducted full review of Northlander operations in search of solutions to providing sustainable passenger travel along the Highway 11, 69 and 144 corridors
- Administered contracts for provision of air services in Northern Ontario communities

O.N.TEL

Serving a population of 150,000 people and covering a 200,000 square kilometre area, O.N.Tel is an interexchange telecommunications carrier in northeastern Ontario.

O.N.Tel provides a full range of long-distance services and also delivers CBC programming (video) services to northeastern Ontario.

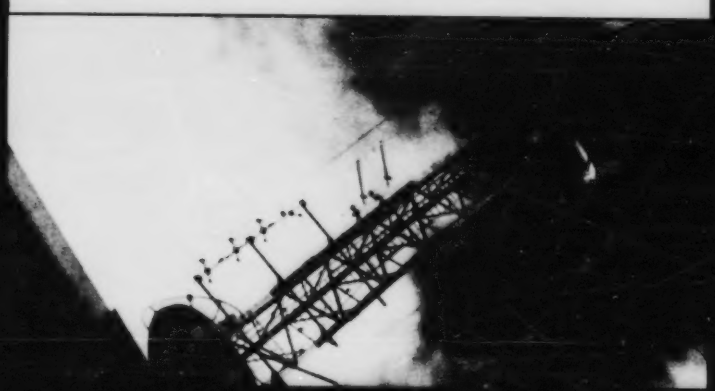
1999 Highlights

- Awarded contract to build a local telecommunications service in partnership with the Sault Ste. Marie Public Utilities Commission
- Worked with North Bay Hydro to provide fibre optic facilities throughout the city, including a high speed data communications system for three North Bay area school boards
- Partnered with Cisco Systems and a number of regional and local firms to propose a Northern Ontario-based solution to meet the requirements of the Northern Ontario Community Networks project
- Implemented senior management re-organization with the appointment of a new vice-president and three new directors
- Hired new account manager and opened new O.N.Tel sales office in Sudbury

O.N.Tel provides local telephone service in Moosonee, Moose Factory, Temagami and Marten River.

I.T. Solutions markets a complete range of data communications and networking products and services, offering customers total system solutions. A strategic business alliance with IBM enables I.T. Solutions to support a wide range of computer hardware and software applications, as well as information technology consulting. I.T. Solutions also delivers private mobile service primarily for large utilities.

ONLink, O.N.Tel's highly successful Internet service provider, offers a full range of services in more than 85 communities throughout Northern Ontario.



Marine Services

Marine Services are provided by Ontario Northland under the Owen Sound Transportation Company (OSTC). The OSTC operates provincially-mandated ferry services between Tobermory on the Bruce Peninsula and South Baymouth on Manitoulin Island (Chi-Cheemaun).

The Manitou Island II provides provincially-mandated barge ferry service between Moosonee and Moose Factory Island.

The OSTC also provides ferry service on behalf of the Ontario Ministry of Transportation, connecting Kingsville and Leamington, Ontario with Pelee Island and Sandusky, Ohio using the M.V. Jiimaan and the M.V. Pelee Islander.

1999 Highlights

- First audit for the International Safety Management Code
- 25th anniversary celebrations for the Chi-Cheemaun
- Sold out Chi-Cheemaun dinner cruises
- Installed computers with Internet access on the Chi-Cheemaun in partnership with the Bruce County Library, creating the first "floating application for public use" in Canada
- Expanded off-season business, including spring charters, partnership with the Owen Sound Harbour Festival of Northern Lights and renting lounge space for meetings on the Chi-Cheemaun
- Developed short frequency radio stations on Manitoulin Island and at Tobermory to provide ferry passengers with up-to-date sailing information

One of Ontario Northland's top customer service performers is Sylvie Wilson, an on-board service person on the Northlander passenger train. Sylvie believes great service is more than being polite and making sure her customers are safe and comfortable. She believes great customer service is all about relationships. And she should know. Every year she gets a bundle of Christmas cards from passengers who appreciate her dedication to service. "When I come back to work on the train after a few days off, the conductors are always telling me that passengers were looking for the 'little blonde french girl.' It's not a big deal but it sure makes me feel good about my job. I think good service and going that extra mile always, always pays off."

Chez Ontario Northland, l'une des plus grandes performantes se nomme Sylvie Wilson. Sylvie est une personne de service à bord du train de voyageurs Northlander. Elle croit qu'un excellent service englobe plus que la politesse et l'assurance de la sécurité et du confort des clients. Elle croit fermement qu'un excellent service à la clientèle est centré sur les relations interpersonnelles. Et Sylvie le sait mieux que personne. Tous les ans, elle reçoit un paquet de cartes de Noël provenant de voyageurs reconnaissant son dévouement. « Lorsque je reviens travailler après quelques jours de congé, les conducteurs me disent toujours que les voyageurs cherchaient " la p'tite blonde française ". Ce n'est pas une grosse affaire, mais j'ai l'impression que je fais du bon travail. Je suis de l'avis qu'un bon service ainsi qu'un petit effort supplémentaire nous reviennent toujours. »

Sylvie Wilson

sylvie wilson

Regard sur la CTON

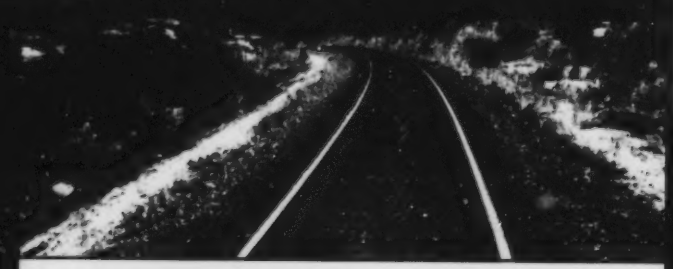
Services internes

La division des Services internes agit en tant que service d'administration d'Ontario Northland, assurant ainsi une gamme variée de services essentiels à la société entière et, dans certains cas, au public. Ces services comprennent les finances, les ressources humaines, la technologie de l'information, la planification d'entreprise, la gestion immobilière, les affaires publiques et la commercialisation interne, l'approvisionnement, les services juridiques ainsi que la sécurité.

La division des Services internes s'est engagée à assurer des services de haute qualité, efficaces en terme de coût et fiables.

Faits saillants de 1999

- Améliorations apportées au régime de pension de la CTON
- Amélioration du Système de Gestion du rendement dans l'ensemble de la Société en le reliant aux buts et objectifs stratégiques d'Ontario Northland
- Succès de la mise sur pied du programme de conformité pour l'an 2000
- Achèvement de la deuxième vérification de la sécurité en milieu de travail aux fins de comparaison avec une vérification de départ effectuée en 1997
- Première étape de la révision de la rémunération et de l'évaluation des postes complétée



O.N.RAIL

La division O.N.Rail est consacrée au transport de produits minéraux, forestiers, chimiques et pétroliers ainsi qu'au transport d'autres produits à destination et en provenance du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Le réseau ferroviaire de 700 milles correspond avec le CN et RailLink à North Bay, le CN à Rouyn-Noranda et l'ACRI à Hearst.

Les ateliers de North Bay effectuent un grand nombre de travaux à forfait pour les clients externes, y compris la remise à neuf du matériel roulant, les réparations et les remises en état.

Faits saillants de 1999

- Obtention de six nouvelles locomotives au prix de 15 millions de dollars
- Expansion de l'installation de transbordement Hallnor (camion - wagon) à Timmins
- Achèvement de la construction d'un embranchement de voie ferrée de 27 kilomètres en direction de la mine de phosphate Agrium Inc. près de Kapuskasing
- Atelier ferroviaire certifié ISO 9002
- Mise en marche du système de maintenance informatisé au sein de l'atelier ferroviaire
- Achèvement de projets reliés à l'entretien de la voie ferrée, y compris le ballast de la subdivision d'Island Falls (voie de Moosonee)

Services voyageurs

La division des Services ferroviaires voyageurs exploite des trains voyageurs entre Toronto et Moosonee. Le service Northlander est assuré entre Cochrane et Toronto, avec des correspondances à destination et en provenance de Hearst et de Timmins. Le train Polar Bear Express constitue une excursion ferroviaire très prisée faisant la navette entre Cochrane et Moosonee pendant la saison estivale. Le Little Bear, un des derniers trains à arrêts facultatifs au Canada, est un train mixte marchandises voyageurs circulant le long du même parcours.

L'auberge Cochrane Station Inn est un hôtel à service complet ainsi qu'un restaurant très prisé et ce, en été comme en hiver.

Faits saillants de 1999

- Le nombre de personnes voyageant à bord du Northlander a augmenté de 10 %
- Le nombre de personnes voyageant à bord du Little Bear a augmenté de 5 %
- En collaboration avec la Police provinciale de l'Ontario, les Services d'autobus ont mis sur pied le programme « Opération P.E.A. » ou « Patrouille en Autobus » au moyen duquel les opérateurs des autobus d'Ontario Northland peuvent aviser la police quant aux problèmes envisagés sur l'autoroute
- Révision de la division des autobus effectuée par une société d'experts-conseils de l'extérieur
- L'élaboration continue de partenariats et d'associations commerciales permettant à Ontario Northland d'élargir sa gamme de services
- Révision complète des services par voie de terre dans le but d'assurer la viabilité du service offert le long des corridors des autoroutes 11, 69 et 144
- Administration des contrats visant la prestation d'un service aérien pour les communautés nord-ontariennes

La division des Services d'autobus exploite une flotte de 26 autobus, assurant ainsi un service à horaire fixe entre Toronto et le nord-est de l'Ontario. Un service de location et de voyages organisés est offert sur tout le territoire de l'Amérique du Nord. La Messagerie par autobus est un service d'expédition et de messagerie empruntant les routes utilisées par le service d'autobus à horaire fixe.

O.N.TEL

O.N.Tel est un transporteur de télécommunications intercirconscriptions du nord-est de l'Ontario, desservant traditionnellement 150 000 habitants répartis sur une région de 200 000 kilomètres carrés.

O.N.Tel offre une gamme complète de services de voix et de services de données tout en assurant la diffusion des émissions du réseau CBC (vidéo) dans le nord-est de l'Ontario.

O.N.Tel assure un service téléphonique local au sein des communautés de Moosonee, Moose Factory, Temagami et Marten River. ONLink, le fournisseur Internet d'O.N.Tel, réussit très bien en offrant une gamme complète de services à plus de 85 communautés réparties sur tout le territoire du nord de l'Ontario.

O.N.Tel commercialise une gamme complète de produits de transmission de données et d'intercirconscription ainsi que des services offrant aux clients des solutions de réseau globales au moyen de son association commerciale stratégique avec IBM et Cisco Systems. O.N.Tel offre à ses clients des solutions de systèmes complètes.

La division des Solutions de la T.I. appuie une vaste gamme d'applications matérielles et logicielles ainsi que des services de consultation sur la technologie de l'information. O.N.Tel assure également des services mobiles privés, surtout aux grandes entreprises de services publics.

Faits saillants de 1999

- Adjugation d'un contrat misant la mise sur pied d'un service de télécommunications local, en association avec la Public Utilities Commission de Sault Ste Marie
- Collaboration avec North Bay Hydro dans le but d'assurer des installations de fibres optiques partout dans la ville, y compris un système de transmission de données à grande vitesse pour trois conseils scolaires de la région de North Bay
- Association avec Cisco Systems ainsi que bon nombre de sociétés régionales et locales, misant la proposition d'une solution nord-ontarienne qui respecterait les exigences du projet de réseau communautaire Northern Ontario Community Networks
- Réorganisation de la haute direction, y compris l'embauchage d'un nouveau vice-président ainsi que de trois nouveaux directeurs
- Embauchage d'un nouveau directeur des comptes et ouverture d'un nouveau bureau de ventes à Sudbury

Ontario Northland

Ont

Services maritimes

Ontario Northland assure des services maritimes sous le nom d'Owen Sound Transportation Company (OSTC). La OSTC assure des services de traversier autorisés par le gouvernement de l'Ontario entre Tobermory sur la péninsule Bruce et South Baymouth sur l'île Manitoulin (Chi-Cheemaun).

Le Manitou Island II est un service de barge/traversier autorisé par le gouvernement de l'Ontario faisant la navette entre Moosonee et l'île Moose Factory.

La OSTC assure également un service de traversier pour le ministère des Transports de l'Ontario, par le biais du M.V. Jiimaan et du M.V. Pelee Islander reliant Kingsville et Leamington en Ontario ainsi que l'île Pelée et Sandusky en Ohio.

Faits saillants de 1999

- Première vérification du Code international de Gestion de la Sécurité (International Safety Management Code)
- Fêtes reliées au 25e anniversaire du Chi-Cheemaun
- Soupers croisière à bord du Chi-Cheemaun complètement vendus
- Développement d'une association avec la bibliothèque du Comté de Bruce en vue d'installer des ordinateurs pourvus d'un accès à Internet à bord du Chi-Cheemaun et ce, dès le début de l'an 2000, créant ainsi la première application flottante pour usage public au Canada
- Élargissement des services offerts pendant la période hors saison, y compris les rassemblements printaniers, une association avec le festival Owen Sound Harbour Festival of Northern Lights ainsi que la location des lieux de détente à bord du Chi-Cheemaun
- Développement de stations radio pouvant émettre à faible puissance sur l'île Manitoulin, près de Tobermory, dans le but de diffuser des renseignements de navigation concernant les personnes voyageant à bord du traversier

Regard sur la CTON

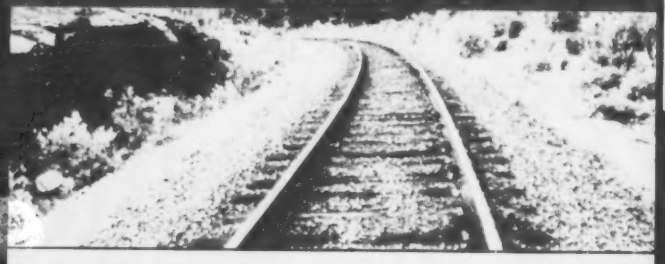
Services internes

La division des Services internes agit en tant que service d'administration d'Ontario Northland, assurant ainsi une gamme variée de services essentiels à la société entière et, dans certains cas, au public. Ces services comprennent les finances, les ressources humaines, la technologie de l'information, la planification d'entreprise, la gestion immobilière, les affaires publiques et la commercialisation interne, l'approvisionnement, les services juridiques ainsi que la sécurité.

La division des Services internes s'est engagée à assurer des services de haute qualité, efficaces en terme de coût et fiables.

Faits saillants de 1999

- Améliorations apportées au régime de pension de la CTON
- Amélioration du Système de Gestion du rendement dans l'ensemble de la Société en le reliant aux buts et objectifs stratégiques d'Ontario Northland
- Succès de la mise sur pied du programme de conformité pour l'an 2000
- Achèvement de la deuxième vérification de la sécurité en milieu de travail aux fins de comparaison avec une vérification de départ effectuée en 1997
- Première étape de la révision de la rémunération et de l'évaluation des postes complétée



La division O.N.Rail est consacrée au transport de produits minéraux, forestiers, chimiques et pétroliers ainsi qu'au transport d'autres produits à destination et en provenance du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Le réseau ferroviaire de 700 milles correspond avec le CN et RailLink à North Bay, le CN à Rouyn-Noranda et l'ACRI à Hearst.

Les ateliers de North Bay effectuent un grand nombre de travaux à forfait pour les clients externes, y compris la remise à neuf du matériel roulant, les réparations et les remises en état.

Faits saillants de 1999

- Obtention de six nouvelles locomotives au prix de 15 millions de dollars
- Expansion de l'installation de transbordement Hallnor (camion - wagon) à Timmins
- Achèvement de la construction d'un embranchement de voie ferrée de 27 kilomètres en direction de la mine de phosphate Agrium Inc. près de Kapuskasing
- Atelier ferroviaire certifié ISO 9002
- Mise en marche du système de maintenance informatisé au sein de l'atelier ferroviaire
- Achèvement de projets reliés à l'entretien de la voie ferrée, y compris le basculement de la subdivision d'Island Falls (voie de Moosonee)

Services voyageurs

La division des Services ferroviaires voyageurs exploite des trains voyageurs entre Toronto et Moosonee. Le service Northlander est assuré entre Cochrane et Toronto, avec des correspondances à destination et en provenance de Hearst et de Timmins. Le train Polar Bear Express constitue une excursion ferroviaire très prisée faisant la navette entre Cochrane et Moosonee pendant la saison estivale. Le Little Bear, un des derniers trains à arrêts facultatifs au Canada, est un train mixte marchandises voyageurs circulant le long du même parcours.

L'auberge Cochrane Station Inn est un hôtel à service complet ainsi qu'un restaurant très prisé et ce, en été comme en hiver.

Faits saillants de 1999

- Le nombre de personnes voyageant à bord du Northlander a augmenté de 10 %
- Le nombre de personnes voyageant à bord du Little Bear a augmenté de 5 %
- En collaboration avec la Police provinciale de l'Ontario, les Services d'autobus ont mis sur pied le programme « Opération P.E.A. » ou « Patrouille en Autobus », au moyen duquel les opérateurs des autobus d'Ontario Northland peuvent aviser la police quant aux problèmes envisagés sur l'autoroute
- Révision de la division des autobus effectuée par une société d'experts-conseils de l'extérieur
- L'élaboration continue de partenariats et d'associations commerciales permettant à Ontario Northland d'élargir sa gamme de services
- Révision complète des services par voie de terre dans le but d'assurer la viabilité du service offert le long des corridors des autoroutes 11, 69 et 144
- Administration des contrats misant la prestation d'un service aérien pour les communautés nord-ontariennes

La division des Services d'autobus exploite une flotte de 26 autobus, assurant ainsi un service à horaire fixe entre Toronto et le nord-est de l'Ontario. Un service de location et de voyages organisés est offert sur tout le territoire de l'Amérique du Nord. La Messagerie par autobus est un service d'expédition et de messagerie empruntant les routes utilisées par le service d'autobus à horaire fixe.

O.N.TEL

O.N.Tel est un transporteur de télécommunications intercirconscriptions du nord-est de l'Ontario, desservant traditionnellement 150 000 habitants répartis sur une région de 200 000 kilomètres carrés.

O.N.Tel offre une gamme complète de services de voix et de services de données tout en assurant la diffusion des émissions du réseau CBC (vidéo) dans le nord-est de l'Ontario.

O.N.Tel assure un service téléphonique local au sein des communautés de Moosonee, Moose Factory, Temagami et Marten River. ONLink, le fournisseur Internet d'O.N.Tel, réussit très bien en offrant une gamme complète de services à plus de 85 communautés réparties sur tout le territoire du nord de l'Ontario.

O.N.Tel commercialise une gamme complète de produits de transmission de données et d'intercirconscription ainsi que des services offrant aux clients des solutions de réseau globales au moyen de son association commerciale stratégique avec IBM et Cisco Systems. O.N.Tel offre à ses clients des solutions de systèmes complètes.

La division des Solutions de la T.I. appuie une vaste gamme d'applications matérielles et logicielles ainsi que des services de consultation sur la technologie de l'information. O.N.Tel assure également des services mobiles privés, surtout aux grandes entreprises de services publics.

Faits saillants de 1999

- Adjugation d'un contrat visant la mise sur pied d'un service de télécommunications local, en association avec la Public Utilities Commission de Sault Ste Marie
- Collaboration avec North Bay Hydro dans le but d'assurer des installations de fibres optiques partout dans la ville, y compris un système de transmission de données à grande vitesse pour trois conseils scolaires de la région de North Bay
- Association avec Cisco Systems ainsi que bon nombre de sociétés régionales et locales, visant la proposition d'une solution nord-ontarienne qui respecterait les exigences du projet de réseau communautaire Northern Ontario Community Networks
- Réorganisation de la haute direction, y compris l'embauchage d'un nouveau vice-président ainsi que de trois nouveaux directeurs
- Embauchage d'un nouveau directeur des comptes et ouverture d'un nouveau bureau de ventes à Sudbury

Ontario Northland

Services maritimes

Ontario Northland assure des services maritimes sous le nom d'Owen Sound Transportation Company (OSTC). La OSTC assure des services de traversier autorisés par le gouvernement de l'Ontario entre Tobermory sur la péninsule Bruce et South Baymouth sur l'île Manitoulin (Chi-Cheemaun).

Le Manitou Island II est un service de barge/traversier autorisé par le gouvernement de l'Ontario faisant la navette entre Moosonee et l'île Moose Factory.

La OSTC assure également un service de traversier pour le ministère des Transports de l'Ontario, par le biais du M.V. Jiimaan et du M.V. Pelee Islander reliant Kingsville et Leamington en Ontario ainsi que l'île Pelée et Sandusky en Ohio.

Faits saillants de 1999

- Première vérification du Code international de Gestion de la Sécurité (International Safety Management Code)
- Fêtes reliées au 25e anniversaire du Chi-Cheemaun
- Soupers-croisière à bord du Chi-Cheemaun complètement vendus
- Développement d'une association avec la bibliothèque du Comté de Bruce en vue d'installer des ordinateurs pourvus d'un accès à Internet à bord du Chi-Cheemaun et ce, dès l'été de l'an 2000, créant ainsi la première « application flottante pour usage public » au Canada
- Élargissement des services offerts pendant la période hors saison, y compris les nolisements printaniers, une association avec le festival Owen Sound Harbour Festival de Northern Lights, ainsi que la location des lieux de détente à bord du Chi-Cheemaun
- Développement de stations-radio pourvues d'émetteurs à faible puissance sur l'île Manitoulin ainsi qu'à Tobermory, dans le but de diffuser des renseignements de navigation courants aux personnes voyageant à bord du traversier

Malcolm Kerr is renowned at Ontario Northland for his sense of humour and self-described "different outlook on life." But Malcolm, who works in "the stores" for the Purchasing department, also has a serious side... the Employee Family Assistance Program (EFAP). He's been involved in the program since its inception 20 years ago and looks forward to continuing the EFAP, which gives all employees, pensioners and their families access to professional counselling for a wide range of concerns. "I like to joke around at work because I think it's good for morale. But for me, the best way to show that I care is through the EFAP... I really do care for my fellow workers."

Chez Ontario Northland, Malcolm Kerr est reconnu pour son sens de l'humour ainsi que sa soi-disant « différente conception de la vie ». Toutefois, Malcolm, qui travaille au « magasin » du Service des approvisionnements a également un côté sérieux... le programme d'Aide à la famille des employés (EFAP). Il est impliqué dans le programme depuis sa création 20 ans passés, et il espère continuer le EFAP, permettant ainsi à tous les employés, à tous les retraités ainsi qu'à leurs familles d'avoir accès à des conseils professionnels portant sur une gamme variée de préoccupations. « J'aime agir en bouffon au travail parce que je crois que c'est bon pour le moral de mes collègues. Mais, à mes yeux, la meilleure façon de prouver que je tiens mes collègues à coeur est de m'impliquer dans le EFAP... Je m'intéresse vraiment à mes collègues. »

Malcolm Kerr

malcolm kerr

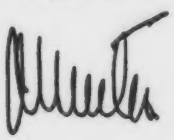
À la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du ministère du Développment du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 1999 et les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis, du surplus d'apport et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de maniére à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des élements probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous les égards importants, la situation financiére de la Commission au 31 décembre 1999, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice terminé à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus.

Toronto, Ontario
Le 7 avril 2000



J.R. McCarter, CA
Vérificateur provincial adjoint (par interim)

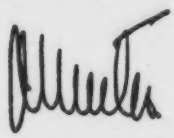
To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 1999 and the consolidated statements of operations and retained earnings, contributed surplus and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Toronto, Ontario
April 7, 2000



J.R. McCarter, CA
Assistant Provincial Auditor (Acting)

41

(en milliers de dollars)

31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Note 15)	22 421 $	18 120 $
Inventaire	9 565	11 017
Frais payés d'avance	831	526
	32 817	29 663
Fonds d'auto-assurance (Notes 1 et 16)		
- Valeur marchande 4 333 $; (1998 – 4 357 $)	4 327	4 333
Créances à long terme (Note 13)	2 864	2 864
Immobilisations (Annexe 1) (Note 10)	243 157	217 048
Frais de pension reportés (Note 3)	12 382	13 252
	295 547 $	267 160 $
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaires et découvert en banque (Note 2)	5 656 $	5 574 $
Créditeurs et frais courus	18 076	13 503
Revenus reportés	304	164
Versement sur la dette à long terme (Note 4)	1 707	315
	25 743	19 556
Provision pour fonds d'auto-assurance (Note 1 et 16)	4 327	4 333
Dette à long terme (Note 4)	68 475	48 537
	98 545	72 426
Éventualités (Note 9)		
Événement subséquent (Note 16)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Surplus d'apport	24 288	24 000
Bénéfices non répartis	172 714	170 734
	197 002	194 734
	295 547 $	267 160 $

Au nom de la Commission

R. Grant, Président de la Commission

R. J. Wallace, Président – directeur général

Les notations des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars)

31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Note 15)	**22 421 $**	18 120 $
Inventaire	**9 565**	11 017
Frais payés d'avance	**831**	526
	32 817	29 663
Fonds d'auto-assurance (Notes 1 et 16) **- Valeur marchande 4 333 $; (1998 – 4 557 $)**	**4 327**	4 333
Créances à long terme (Note 13)	**2 864**	2 864
Immobilisations (Annexe 1) (Note 10)	**243 157**	217 048
Frais de pension reportés (Note 3)	**12 382**	13 252
	295 547 $	267 160 $
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaires et découvert en banque (Note 2)	**5 656 $**	5 574 $
Créditeurs et frais courus	**18 076**	13 503
Revenus reportés	**304**	164
Versement sur la dette à long terme (Note 4)	**1 707**	315
	25 743	19 556
Provision pour fonds d'auto-assurance (Note 1 et 16)	**4 327**	4 333
Dette à long terme (Note 4)	**68 475**	48 537
	98 545	72 426
Éventualités (Note 9)		
Événement subséquent (Note 16)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Surplus d'apport	**24 288**	24 000
Bénéfices non répartis	**172 714**	170 734
	197 002	194 734
	295 547 $	267 160 $

Au nom de la Commission:

R. Grant, Président de la Commission

K. J. Wallace, Président – directeur général

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

December 31	1999	(Note 17) 1998
Assets		
Current Assets		
Accounts receivable (Note 15)	$ 22,421	$ 18,120
Inventory	9,565	11,017
Prepaid expenses	831	526
	32,817	29,663
Self-Insurance Fund (Notes 1 and 16) - **Market value $4,333; (1998 - $4,557)**	4,327	4,333
Long-term receivables (Note 13)	2,864	2,864
Investment in Capital Assets (Schedule 1) (Note 10)	243,157	217,048
Deferred Pension Charge (Note 3)	12,382	13,252
	$ 295,547	$ 267,160
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current Liabilities		
Bank loans and overdrafts (Note 2)	$ 5,656	$ 5,574
Accounts payable and accrued liabilities	18,076	13,503
Deferred revenue	304	164
Current portion of long-term debt (Note 4)	1,707	315
	25,743	19,556
Provision for Self-Insurance (Notes 1 and 16)	4,327	4,333
Long-Term Debt (Note 4)	68,475	48,537
	98,545	72,426
Contingencies (Note 9)		
Subsequent event (Note 16)		
Province of Ontario Equity		
Contributed surplus	24,288	24,000
Retained earnings	172,714	170,734
	197,002	194,734
	$ 295,547	$ 267,160

Approved on behalf of the Commission:

R. Grant, Chair

K. J. Wallace, President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Revenus d'exploitation (Annexe 2)	**144 092 $**	129 499 $
Dépenses d'exploitation (Annexe 2)	**130 504**	118 897
Bénéfice d'exploitation	**13 588**	10 602
Autres dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	**10 421**	12 081
Élément inhabituel (Note 7)	**-**	19 706
Placement et autres revenus	**(10)**	(77)
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	**1 569**	372
Profit sur vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(372)**	(1 140)
	11 608	30 942
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	**1 980**	(20 340)
Bénéfices non répartis, solde au début tel qu'établi	**170 734**	191 512
Redressement affecté aux exercices antérieurs (Note 15)	**-**	(438)
Bénéfices non répartis, solde à la fin	**172 714 $**	170 734 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Revenus d'exploitation (Annexe 2)	**144 092 $**	129 499 $
Dépenses d'exploitation (Annexe 2)	**130 504**	118 897
Bénéfice d'exploitation	**13 588**	10 602
Autres dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	**10 421**	12 081
Élément inhabituel (Note 7)	**-**	19 706
Placement et autres revenus	**(10)**	(77)
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	**1 569**	372
Profit sur vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(372)**	(1 140)
	11 608	30 942
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	**1 980**	(20 340)
Bénéfices non répartis, solde au début tel qu'établi	**170 734**	191 512
Redressement affecté aux exercices antérieurs (Note 15)	**-**	(438)
Bénéfices non répartis, solde à la fin	**172 714 $**	170 734 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	1999	(Note 17) 1998
Operating Revenues (Schedule 2)	**$ 144,092**	$ 129,499
Operating Expenses (Schedule 2)	**130,504**	118,897
Operating Income	**13,588**	10,602
Other Expenses		
Amortization (Schedule 2)	**10,421**	12,081
Unusual items (Note 7)	**-**	19,706
Investment and other income	**(10)**	(77)
Interest expense (Schedule 2)	**1,569**	372
Gain on sale of capital assets (Schedule 2)	**(372)**	(1,140)
	11,608	30,942
Net Income (Loss) for the year	**1,980**	(20,340)
Retained Earnings, beginning of year as previously stated	**170,734**	191,512
Prior period adjustment (Note 15)	**-**	(438)
Retained Earnings, end of year	**$ 172,714**	$ 170,734

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

État du surplus d'apport consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre		1999	(Note 17) 1998
Solde, au début de l'exercice		**24 000 $**	24 614 $
Plus:	Contributions de la province de l'Ontario	**1 092**	-
Moins:	Amortissement	**804**	614
Solde, à la fin de l'exercice		**24 288 $**	24 000 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État du surplus d'apport consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre		1999	(Note 17) 1998
Solde, au début de l'exercice		**24 000 $**	24 614 $
Plus:	Contributions de la province de l'Ontario	**1 092**	-
Moins:	Amortissement	**804**	614
Solde, à la fin de l'exercice		**24 288 $**	24 000 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Consolidated Statement of Contributed Surplus

(dollars in thousands)

For the year ended December 31		1999	(Note 17) 1998
Balance, beginning of year		**$ 24,000**	$ 24,614
Add:	Contributions from the Province of Ontario	**1,092**	-
Less:	Amortization	**804**	614
Balance, end of year		**$ 24,288**	$ 24,000

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

État de l'évolution de l'encaisse

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Activités d'exploitation		
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	**1 980 $**	(20 340) $
Poste ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
- amortissement (Annexe 2)	**10 421**	12 081
- profit sur vente d'immobilisations	**(372)**	(1 140)
- élément inhabituel (Note 7)	**-**	19 706
	12 029	10 307
Variation des postes hors liquidités		
Augmentation des débiteurs	**(4 301)**	(2 522)
Diminution (augmentation) de l'inventaire	**1 452**	(2 162)
Augmentation des frais payés d'avance	**(305)**	(238)
Augmentation des créditeurs et des frais courus	**4 573**	2 172
Augmentation (diminution) des revenus reportés	**140**	(178)
	13 588	7 379
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	**(37 902)**	(21 486)
Produits de la vente d'immobilisations	**940**	1 649
Diminution (augmentation) des autres éléments d'actif	**870**	(5 152)
	(36 092)	(24 989)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 4)	**(487)**	(200)
Produits de la dette à long terme (Note 4)	**21 817**	13 845
Produits de la province de l'Ontario	**1 092**	-
Emprunts bancaires et découvert en banque	**82**	3 965
	22 504	17 610
Variations de l'encaisse et quasi-espèces au cours de l'exercice	-	-
Encaisse et quasi-espèces, au début de l'exercice	-	-
Encaisse et quasi-espèces, à la fin de l'exercice	**- $**	- $
Intérêts payé au cours de l'exercice et inclus dans bénéfice (perte) net(te)	**1 569 $**	362 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Activités d'exploitation		
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	1 980 $	(20 340) $
Poste ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
- amortissement (Annexe 2)	10 421	12 081
- profit sur vente d'immobilisations	(372)	(1 140)
- élément inhabituel (Note 7)	-	19 706
	12 029	10 307
Variation des postes hors liquidités		
Augmentation des débiteurs	(4 301)	(2 522)
Diminution (augmentation) de l'inventaire	1 452	(2 162)
Augmentation des frais payés d'avance	(305)	(238)
Augmentation des créditeurs et des frais courus	4 573	2 172
Augmentation (diminution) des revenus reportés	140	(178)
	13 588	7 379
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	(37 902)	(21 486)
Produits de la vente d'immobilisations	940	1 649
Diminution (augmentation) des autres éléments d'actif	870	(5 152)
	(36 092)	(24 989)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 4)	(487)	(200)
Produits de la dette à long terme (Note 4)	21 817	13 845
Produits de la province de l'Ontario	1 092	-
Emprunts bancaires et découvert en banque	82	3 965
	22 504	17 610
Variations de l'encaisse et quasi-espèces au cours de l'exercice	-	-
Encaisse et quasi-espèces, au début de l'exercice	-	-
Encaisse et quasi-espèces, à la fin de l'exercice	- $	- $
Intérêts payé au cours de l'exercice et inclus dans bénéfice (perte) net(te)	1 569 $	362 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	1999	(Note 17) 1998
Operating Activities		
Net income (loss) for the year	**$ 1,980**	$ (20,340)
Items not affecting cash		
- amortization (Schedule 2)	**10,421**	12,081
- gain on sale of capital assets	**(372)**	(1,140)
- unusual item (Note 7)	**-**	19,706
	12,029	10,307
Changes in non-cash working capital balances		
Increase in accounts receivable	**(4,301)**	(2,522)
Decrease (increase) in inventory	**1,452**	(2,162)
Increase in prepaid expenses	**(305)**	(238)
Increase in accounts payable and accrued liabilities	**4,573**	2,172
Increase (decrease) in deferred revenue	**140**	(178)
	13,588	7,379
Investing Activities		
Investment in capital assets	**(37,902)**	(21,486)
Proceeds from sale of capital assets	**940**	1,649
Decrease (increase) in other assets	**870**	(5,152)
	(36,092)	(24,989)
Financing Activities		
Reduction of long-term debt (Note 4)	**(487)**	(200)
Proceeds from long-term debt (Note 4)	**21,817**	13,845
Contributions from the Province of Ontario	**1,092**	-
Bank loans and overdrafts	**82**	3,965
	22,504	17,610
Change in cash and cash equivalents during the year	**-**	-
Cash and equivalents, beginning of year	**-**	-
Cash and equivalents, end of year	**$ -**	$ -
Interest paid during the year and included in net income (loss)	**$ 1,569**	$ 362

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Annexe 1

(en milliers de dollars)

31 décembre	Coût	Amortissement cumulé	1999 Valeur nette	(Note 17) 1998 Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	173 380 $	64 215 $	**109 165 $**	88 243 $
Bâtiments	35 235	10 993	**24 242**	25 087
Équipement	72 981	29 530	**43 451**	29 899
Travaux en cours	6 157	-	**6 157**	15 292
Télécommunications				
Équipement	107 827	65 364	**42 463**	38 181
Bâtiments	3 462	1 428	**2 034**	2 108
Travaux en cours	1 926	-	**1 926**	4 333
Services maritimes (Owen Sound)				
Navires	12 959	10 904	**2 055**	2 381
Terrain et bâtiments	126	47	**79**	82
Équipement	280	252	**28**	3
Services d'autobus				
Autobus	7 820	2 972	**4 848**	5 174
Travaux en cours	164	-	**164**	151
Services maritimes (North Bay et Moosonee)				
Navires	385	263	**122**	132
Bâtiments	1	1	**-**	-
Développement				
Terrain et bâtiments	8 017	2 244	**5 773**	5 982
Terrain détenu pour revendre	650	-	**650**	-
	431 370 $	188 213 $	**243 157 $**	217 048 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe 1

(en milliers de dollars)

31 décembre	Coût	Amortissement cumulé	1999 Valeur nette	(Note 17) 1998 Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	173 380 $	64 215 $	**109 165 $**	88 243 $
Bâtiments	35 235	10 993	**24 242**	25 087
Équipement	72 981	29 530	**43 451**	29 899
Travaux en cours	6 157	-	**6 157**	15 292
Télécommunications				
Équipement	107 827	65 364	**42 463**	38 181
Bâtiments	3 462	1 428	**2 034**	2 108
Travaux en cours	1 926	-	**1 926**	4 333
Services maritimes (Owen Sound)				
Navires	12 959	10 904	**2 055**	2 381
Terrain et bâtiments	126	47	**79**	82
Équipement	280	252	**28**	3
Services d'autobus				
Autobus	7 820	2 972	**4 848**	5 174
Travaux en cours	164	-	**164**	151
Services maritimes (North Bay et Moosonee)				
Navires	385	263	**122**	132
Bâtiments	1	1	**-**	-
Développement				
Terrain et bâtiments	8 017	2 244	**5 773**	5 982
Terrain détenu pour revendre	650	-	**650**	-
	431 370 $	188 213 $	**243 157 $**	217 048 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Consolidated Schedule of Investment in Capital Assets

Schedule 1

(dollars in thousands)

December 31	Cost	Accumulated Amortization	1999 Net Book Value	(Note 17) 1998 Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 173,380	$ 64,215	**$ 109,165**	$ 88,243
Buildings	35,235	10,993	**24,242**	25,087
Equipment	72,981	29,530	**43,451**	29,899
Under construction	6,157	-	**6,157**	15,292
Telecommunications				
Equipment	107,827	65,364	**42,463**	38,181
Buildings	3,462	1,428	**2,034**	2,108
Under construction	1,926	-	**1,926**	4,333
Marine Services (Owen Sound)				
Vessels	12,959	10,904	**2,055**	2,381
Land and buildings	126	47	**79**	82
Equipment	280	252	**28**	3
Bus Services				
Coaches	7,820	2,972	**4,848**	5,174
Under construction	164	-	**164**	151
Marine Services (North Bay and Moosonee)				
Vessels	385	263	**122**	132
Buildings	1	1	**-**	-
Development				
Land and buildings	8,017	2,244	**5,773**	5,982
Land held for resale	650	-	**650**	-
	$ 431,370	$ 188,213	**$ 243,157**	$ 217,048

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

+2

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés

Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 6)	**55 974 $**	54 277 $
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**9 530**	5 731
Revenus d'exploitation	**65 504**	60 008
Dépenses d'exploitation	**65 042**	60 576
Bénéfice (perte) d'exploitation	**462**	(568)
Amortissement	**5 372**	6 032
Profit sur vente d'immobilisations	**(34)**	(218)
Intérêts débiteurs	**1 409**	323
Perte nette d'exploitation	**(6 285)**	(6 705)
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 6)	**58 782**	50 015
Dépenses d'exploitation	**40 008**	33 618
Bénéfice d'exploitation	**18 774**	16 397
Amortissement	**4 131**	4 376
Perte sur vente d'immobilisations	**2**	173
Bénéfice net d'exploitation	**14 641**	11 848
Services d'autobus		
Revenus de ventes	**8 720**	8 923
Dépenses d'exploitation	**8 046**	8 429
Bénéfice d'exploitation	**674**	494
Amortissement	**550**	555
Profit sur vente d'immobilisations	**(146)**	-
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	**270**	(61)
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	**5 488**	5 421
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**890**	890
Revenus d'exploitation	**6 378**	6 311
Dépenses d'exploitation	**6 091**	5 725
Bénéfice d'exploitation	**287**	586
Amortissement	**41**	378
Bénéfice net d'exploitation	**246**	208
Services maritimes (Pelee Island) (Note 14)		
Revenus de ventes	**3 459**	3 701
Dépenses d'exploitation	**3 159**	3 401
Bénéfice net d'exploitation	**300**	300

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés

Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 6)	55 974 $	54 277 $
Remboursement du gouvernement (Note 5)	9 530	5 731
Revenus d'exploitation	65 504	60 008
Dépenses d'exploitation	65 042	60 576
Bénéfice (perte) d'exploitation	462	(568)
Amortissement	5 372	6 032
Profit sur vente d'immobilisations	(34)	(218)
Intérêts débiteurs	1 409	323
Perte nette d'exploitation	(6 285)	(6 705)
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 6)	58 782	50 015
Dépenses d'exploitation	40 008	33 618
Bénéfice d'exploitation	18 774	16 397
Amortissement	4 131	4 376
Perte sur vente d'immobilisations	2	173
Bénéfice net d'exploitation	14 641	11 848
Services d'autobus		
Revenus de ventes	8 720	8 923
Dépenses d'exploitation	8 046	8 429
Bénéfice d'exploitation	674	494
Amortissement	550	555
Profit sur vente d'immobilisations	(146)	-
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	270	(61)
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	5 488	5 421
Remboursement du gouvernement (Note 5)	890	890
Revenus d'exploitation	6 378	6 311
Dépenses d'exploitation	6 091	5 725
Bénéfice d'exploitation	287	586
Amortissement	41	378
Bénéfice net d'exploitation	246	208
Services maritimes (Pelee Island) (Note 14)		
Revenus de ventes	3 459	3 701
Dépenses d'exploitation	3 159	3 401
Bénéfice net d'exploitation	300	300

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses

Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	1999	(Note 17) 1998
Rail Services		
Sales revenue (Note 6)	**$ 55,974**	$ 54,277
Government reimbursement (Note 5)	**9,530**	5,731
Operating revenue	**65,504**	60,008
Operating expense	**65,042**	60,576
Operating income (loss)	**462**	(568)
Amortization	**5,372**	6,032
Gain on sale of capital assets	**(34)**	(218)
Interest expense	**1,409**	323
Net loss from operations	**(6,285)**	(6,705)
Telecommunications		
Sales revenue (Note 6)	**58,782**	50,015
Operating expense	**40,008**	33,618
Operating income	**18,774**	16,397
Amortization	**4,131**	4,376
Loss on sale of capital assets	**2**	173
Net income from operations	**14,641**	11,848
Bus Services		
Sales revenue	**8,720**	8,923
Operating expense	**8,046**	8,429
Operating income	**674**	494
Amortization	**550**	555
Gain on sale of capital assets	**(146)**	-
Net income (loss) from operations	**270**	(61)
Marine Services (Owen Sound)		
Sales revenue	**5,488**	5,421
Government reimbursement (Note 5)	**890**	890
Operating revenue	**6,378**	6,311
Operating expense	**6,091**	5,725
Operating income	**287**	586
Amortization	**41**	378
Net income from operations	**246**	208
Marine Services (Pelee Island) (Note 14)		
Sales revenue	**3,459**	3,701
Operating expense	**3,159**	3,401
Net income from operations	**300**	300

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés

Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**142**	101
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**50**	50
Revenus d'exploitation	**192**	151
Dépenses d'exploitation	**190**	143
Bénéfice net d'exploitation	**2**	8
Contrats de services aériens		
Remboursement du gouvernement (Notes 5 et 8)	**692**	-
Dépenses d'exploitation	**516**	702
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	**176**	(702)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**365**	390
Dépenses d'exploitation	**331**	215
Bénéfice d'exploitation	**34**	175
Amortissement	**25**	203
Bénéfice sur vente d'immobilisations	**(194)**	(1 095)
Bénéfice net d'exploitation	**203**	1 067
Administration		
Revenus de ventes	**-**	-
Dépenses d'exploitation	**7 121**	6 088
Perte d'exploitation	**(7 121)**	(6 088)
Amortissement	**302**	537
Intérêts débiteurs	**160**	49
Perte nette d'exploitation	**(7 583)**	(6 674)
Total de l'exploitation		
Revenus de ventes	**132 930**	122 828
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**11 162**	6 671
Revenus d'exploitation	**144 092**	129 499
Dépenses d'exploitation	**130 504**	118 897
Bénéfice d'exploitation	**13 588**	10 602
Amortissement	**10 421**	12 081
Intérêts débiteurs	**1 569**	372
Bénéfice sur vente d'immobilisations	**(372)**	(1 140)
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	**1 970 $**	(711) $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

41 47

Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1999	(Note 17) 1998
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	142	101
Remboursement du gouvernement (Note 5)	50	50
Revenus d'exploitation	192	151
Dépenses d'exploitation	190	143
Bénéfice net d'exploitation	2	8
Contrats de services aériens		
Remboursement du gouvernement (Notes 5 et 8)	692	-
Dépenses d'exploitation	516	702
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	176	(702)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	365	390
Dépenses d'exploitation	331	215
Bénéfice d'exploitation	34	175
Amortissement	25	203
Bénéfice sur vente d'immobilisations	(194)	(1 095)
Bénéfice net d'exploitation	203	1 067
Administration		
Revenus de ventes	-	-
Dépenses d'exploitation	7 121	6 088
Perte d'exploitation	(7 121)	(6 088)
Amortissement	302	537
Intérêts débiteurs	160	49
Perte nette d'exploitation	(7 583)	(6 674)
Total de l'exploitation		
Revenus de ventes	132 930	122 828
Remboursement du gouvernement (Note 5)	11 162	6 671
Revenus d'exploitation	144 092	129 499
Dépenses d'exploitation	130 504	118 897
Bénéfice d'exploitation	13 588	10 602
Amortissement	10 421	12 081
Intérêts débiteurs	1 569	372
Bénéfice sur vente d'immobilisations	(372)	(1 140)
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	1 970 $	(711) $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

41 +7

Schedule 2 (continued)

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	1999	(Note 17) 1998
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	**142**	101
Government reimbursement (Note 5)	**50**	50
Operating revenue	**192**	151
Operating expense	**190**	143
Net income from operations	**2**	8
Air Service Contracts		
Government reimbursement (Notes 5 and 8)	**692**	-
Operating expense	**516**	702
Net income (loss) from operations	**176**	(702)
Rental Properties		
Sales revenue	**365**	390
Operating expense	**331**	215
Operating income	**34**	175
Amortization	**25**	203
Gain on sale of capital assets	**(194)**	(1,095)
Net income from operations	**203**	1,067
Administration		
Sales revenue	**-**	-
Operating expense	**7,121**	6,088
Operating loss	**(7,121)**	(6,088)
Amortization	**302**	537
Interest expense	**160**	49
Net loss from operations	**(7,583)**	(6,674)
Total Operations		
Sales revenue	**132,930**	122,828
Government reimbursement (Note 5)	**11,162**	6,671
Operating revenues	**144,092**	129,499
Operating expenses	**130,504**	118,897
Operating income	**13,588**	10,602
Amortization	**10,421**	12,081
Interest expense	**1,569**	372
Gain on sale of capital assets	**(372)**	(1,140)
Net Income (Loss) from Operations	**$ 1,970**	$ (711)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

31 décembre 1999

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel Inc., Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Reconnaissance du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination, ou lorsque la cargaison est transférée à un autre transporteur s'il y a plus d'un transporteur. Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes, sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode d'exercice. Les ajustements pour les revenus des appels interurbains sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable.

Inventaire

À l'exception des rails usagés tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de mise hors service.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont présentées au coût d'achat. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues pour les principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:

Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Navires	20 à 30 ans
Bâtiments	50 ans
Équipement de télécommunication	15 ans
Véhicules	3 ans
Équipement d'ordinateurs	5 ans
Autobus	12 ans

Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 1999

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N.Tel Inc., Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Revenues from other sources are recognized when earned, with the exception of federal government reimbursements. Reimbursements, upon audit verification of yearly losses, are recorded on a cash basis. Advance payments made prior to final determination of losses are recorded on an accrual basis. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement is reasonable.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Investment in Capital Assets and Amortization

Capital assets are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Marine vessels	20 to 30 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 years
Vehicles	3 years
Computer Equipment	5 years
Coaches	12 years

+1

31 décembre 1999

Immobilisations et amortissement (suite)

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition avec un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

Fonds d'auto-assurance

L'actif du fonds d'auto-assurance est présenté au coût d'achat.

Impôts sur le revenu

Comme organisme de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour impôts dans ces états financiers.

Utilisations d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus oblige la direction à faire des estimations et des hypothèses qui affectent les montants d'actifs et de passifs qui sont présentés à la date des états financiers ainsi que les montants de revenus et dépenses de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des estimations de la direction.

December 31, 1999

Investment in Capital Assets and Amortization (continued)

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain capital assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to contributed surplus. Annual amortization on these capital assets is recorded as a reduction of contributed surplus.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Income Taxes

As an agency of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

31 décembre 1999

1. Fonds d'auto-assurance

La Commission suit une politique d'auto-assurance pour les dommages occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'auto-assurance comprennent une prime de 100 000 $ payée par la Commission en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds sont composés de placements dans des obligations du gouvernement provincial et fédéral.

Les obligations susmentionnées ont des taux d'intérêts annuel de 4,25% à 14,25%. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 8 août 2000 au 16 octobre 2006.

2. Marge de crédit

La Commission a une marge de crédit dont les intérêts sont calculés en utilisant le taux préférentiel moins 0,5%. Le montant maximal autorisé par l'institution financière sur cette marge de crédit est de 8 000 000 $. Au 31 décembre 1999, 4 200 000 $ (1998 – 2 000 000 $) de retraits sur la marge de crédit sont inclus avec les emprunts et les découverts bancaires.

3. Frais de régime de retraite reportés

La Commission est fiduciaire du régime de retraite mixte pour tout le personnel permanent.

Le coût net des prestations du régime de retraite est établi de façon actuarielle en se fondant sur les évaluations les plus exactes de la direction et en utilisant la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service. Le coût net des prestations du régime de retraite comprend l'amortissement du surplus initial net du régime sur les durées restantes de service des cotisants, du surplus initial net du régime et des prestations gagnées en 1999. La valeur des immobilisations du régime de retraite a été établie en fonction d'une valeur au marché utilisant comme base la différence entre les valeurs marchandes et comptables à la fin de chaque année pour une période de cinq ans.

La portion de la Commission du coût (recouvrement) net des prestations du régime gagnées par les employés au cours de l'année est de 3 082 000 $ (1998 – (3 097 000 $)). En 1999 la Commission a versé un montant de 2 212 000 $ (1998 – 2 123 000 $). L'excédent accumulé des montants versés par rapport au coût net des prestations gagnées est inscrit comme frais de régime de retraite reporté dans le bilan.

L'évaluation actuarielle préparée aux fins de comptabilité en date du 31 décembre 1999 indique que la valeur marchande des actifs du plan est de 407 665 000 $ (1998 – 378 778 000 $) et la valeur actuelle des droits aux prestations est de 347 136 000 $ (1998 – 304 745 000 $). Cette évaluation assume que le taux de rendements pour les actifs du régime sera de 5,75% (1998 – 6,5%) et que les augmentations de salaires seront de 4% (1998 – 4,5%).

December 31, 1999

1. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets are comprised of investments in federal and provincial government bonds.

Interest rates on the above-mentioned bonds vary from 4.25% to 14.25% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from August 8, 2000 to October 16, 2006.

2. Operating Line of Credit

The Commission has a demand operating line of credit bearing interest at prime less 0.5%. The maximum draws that can be advanced on this operating line are $8,000,000. Included in bank loans and overdrafts at year end are draws on the operating line of $4,200,000 (1998 - $2,000,000).

3. Deferred Pension Charge

The Commission is the trustee for its contributory pension plan which covers all permanent staff.

The net cost of pension benefits is actuarially determined on the basis of management's best estimates using the projected benefit method pro-rated over the service lives of the employees. The net cost of pension benefits includes the amortization over the remaining service lives of the plan members of the initial net pension surplus and the 1999 experience gain. Pension plan assets were valued at a market related value based on recognizing the difference between book and market values at each year end over a five-year period.

The Commission's share of the net cost (recovery) of pension benefits earned by employees during the year was $3,082,000 (1998 – ($3,097,000)). In 1999 the Commission funded the amount of $2,212,000 (1998 – $2,123,000). The accumulated excess of the funded amount over the net cost of benefits earned is recorded as a deferred pension charge on the balance sheet.

The actuarial valuation prepared for accounting purposes as at December 31, 1999 disclosed market related value of plan assets of $407,665,000 (1998 – $378,778,000) and present value of accrued pension benefits of $347,136,000 (1998 – $304,745,000). This valuation assumed an expected rate of return on plan assets of 5.75% (1998 – 6.5%) and projected pay increases of 4% (1998 – 4.5%).

31 décembre 1999

4. Dette à long terme

La dette à long terme consiste de:

	1999	1998
Prêt de la province de l'Ontario - sans intérêt et sans mode de remboursement.	**35 208 000 $**	35 208 000 $
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,64%, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ capital et intérêts débutant le 1 mai 1998 pour un période de 10 ans.	**3 430 000**	3 744 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,6%, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ capital et intérêts débutant le 1 janvier 2000 pour un période de 15 ans.	**19 014 000**	(a) 9 900 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 6,37%, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ capital et intérêts débutant le 1 septembre 1999 pour un période de 15 ans.	**12 530 000**	-
	70 182 000	48 852 000
Moins - portion courante	**1 707 000**	315 000
	68 475 000 $	48 537 000 $

(a) Un montant total de 19 014 000 $ a été autorisé sous ces conditions pour ce prêt. Des avances pour la construction de 5 300 000 $ et 4 600 000 $ ont été faites le 15 décembre 1998 et le 31 décembre 1998. Les intérêts calculés au taux de 5,05% sur l'avance de 5 300 000 $ et de 5,15% sur celle de 4 600 000 $ sont payables avant que les paiements sur le prêt de 19 014 000 $ débutent. D'autres avances ont été faites pendant la construction jusqu'au montant total du prêt. Les intérêts calculés sur ces autres avances pour la construction ont varié de 4,93% jusqu'à 5,52%.

Les paiements requis pour les cinq prochains exercices sont de :

2000	1 707 000 $
2001	1 809 000
2002	1 916 000
2003	2 030 000
2004	2 150 000

31 décembre 1999

4. Dette à long terme

La dette à long terme consiste de:

	1999	1998
Prêt de la province de l'Ontario - sans intérêt et sans mode de remboursement.	**35 208 000 $**	35 208 000 $
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,64%, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ capital et intérêts débutant le 1 mai 1998 pour un période de 10 ans.	**3 430 000**	3 744 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,6%, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ capital et intérêts débutant le 1 janvier 2000 pour un période de 15 ans.	**19 014 000**	(a) 9 900 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 6,37%, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ capital et intérêts débutant le 1 septembre 1999 pour un période de 15 ans.	**12 530 000**	-
	70 182 000	48 852 000
Moins - portion courante	**1 707 000**	315 000
	68 475 000 $	48 537 000 $

(a) Un montant total de 19 014 000 $ a été autorisé sous ces conditions pour ce prêt. Des avances pour la construction de 5 300 000 $ et 4 600 000 $ ont été faites le 15 décembre 1998 et le 31 décembre 1998. Les intérêts calculés au taux de 5,05% sur l'avance de 5 300 000 $ et de 5,15% sur celle de 4 600 000 $ sont payables avant que les paiements sur le prêt de 19 014 000 $ débutent. D'autres avances ont été faites pendant la construction jusqu'au montant total du prêt. Les intérêts calculés sur ces autres avances pour la construction ont varié de 4,93% jusqu'à 5,52%.

Les paiements requis pour les cinq prochains exercices sont de :

2000	1 707 000 $
2001	1 809 000
2002	1 916 000
2003	2 030 000
2004	2 150 000

December 31, 1999

4. Long-Term Debt

Long-term debt is comprised of the following:

	1999	1998
Loan from Province of Ontario, non-interest bearing with no specific terms of repayment.	**$35,208,000**	$35,208,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	**3,430,000**	3,744,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.6% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	**19,014,000**	(a) 9,900,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	**12,530,000**	-
	70,182,000	48,852,000
Less current portion	**1,707,000**	315,000
	$68,475,000	$48,537,000

(a) The total approved amount of this loan is $19,014,000 under the terms mentioned above. Construction advances of $5,300,000 and $4,600,000 were made on December 15, 1998 and December 31, 1998, respectively. Interest at a rate of 5.05% on the $5,300,000 advance and 5.15% on the $4,600,000 advance was due and payable prior to commencement of payments on the $19,014,000 loan. Further advances were made during construction up to the total amount of the loan. Interest charged on these further construction advances ranged from 4.93% to 5.52%.

Payments required in the next five years are as follows:

2000	$ 1,707,000
2001	1,809,000
2002	1,916,000
2003	2,030,000
2004	2,150,000

42

31 décembre 1999

5. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 1999. En 1999, le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau du service de train de voyageurs et pour les services de transport aériens aux communautés affectées par la fermeture de la division des services aériens (norOntair). En 1999, ces paiements, qui sont inclus ci-dessous, totalisaient 3 800 000 $ (1998, - $) et 692 000 $ (1998, - $) respectivement.

Une partie de la perte d'exploitation du service de train de voyageurs entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada en vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ pour une période de 5 ans.

Les détails du remboursement du gouvernement sont comme suit:

	1999	1998
De la province de l'Ontario:		
Chemins de fer - Services aux voyageurs et ligne de Moosonee	**7 030 000 $**	3 231 000 $
Contrats de services aériens	**692 000**	-
Services maritimes (Moosonee)	**50 000**	50 000
Services maritimes (Owen Sound)	**890 000**	890 000
	8 662 000	4 171 000
De Transport Canada:		
Opérations courantes	**2 500 000**	2 500 000
	11 162 000 $	6 671 000 $

31 décembre 1999

5. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 1999. En 1999, le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau du service de train de voyageurs et pour les services de transport aériens aux communautés affectées par la fermeture de la division des services aériens (norOntair). En 1999, ces paiements, qui sont inclus ci-dessous, totalisaient 3 800 000 $ (1998, - $) et 692 000 $ (1998, - $) respectivement.

Une partie de la perte d'exploitation du service de train de voyageurs entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada en vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ pour une période de 5 ans.

Les détails du remboursement du gouvernement sont comme suit:

	1999	1998
De la province de l'Ontario:		
Chemins de fer - Services aux voyageurs et ligne de Moosonee	**7 030 000 $**	3 231 000 $
Contrats de services aériens	**692 000**	-
Services maritimes (Moosonee)	**50 000**	50 000
Services maritimes (Owen Sound)	**890 000**	890 000
	8 662 000	4 171 000
De Transport Canada:		
Opérations courantes	**2 500 000**	2 500 000
	11 162 000 $	6 671 000 $

December 31, 1999

5. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry entered into a fixed price contract, which defined the amount of compensation which the Province of Ontario provided for the year 1999. In 1999 the provincial government provided one-time compensation to offset losses on the passenger train service and on the provision of air services to communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair). In 1999 these payments, which are included below, amounted to $3,800,000 (1998 - $Nil) and $692,000 (1998 - $Nil), respectively.

A portion of the operating loss of the passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. Negotiations between the Commission and Transport Canada concluded in 1996. The amount of annual reimbursement has been fixed at $2,500,000 for a five-year period expiring in 2001.

Details of Government Reimbursement are as follows:

	1999	1998
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**$7,030,000**	$3,231,000
Air Service Contracts	**692,000**	-
Marine Services (Moosonee)	**50,000**	50,000
Marine Services (Owen Sound)	**890,000**	890,000
	8,662,000	4,171,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	**2,500,000**	2,500,000
	$11,162,000	$6,671,000

31 décembre 1999

6. Revenus de la Commission

La division de télécommunications de la Commission a un accord de trafic avec Bell Canada qui couvre tous les services interurbains qui proviennent de l'intérieur et se terminent a l'extérieur de la région desservie par la Commission ou qui proviennent de l'extérieur et se terminent à l'intérieur de cette région. En 1997, Bell Canada a donné un avis que la compagnie voulait mettre fin à cet accord. Le CRTC a déterminé que l'accord en vigueur deviendrait provisoire à partir du 1er janvier 1998, jusqu'à ce qu'un nouvel accord soit établi entre les deux partis. En 1998, Bell Canada a déposé une application auprès du CRTC demandant la résiliation du présent accord avec des règlements pour les revenus futures qui seraient basés selon les tarifs du transporteur. À ce jour, le CRTC n'a pas rendu de décision. En attente d'une négociation finale d'un nouvel accord, les termes et conditions de l'accord précédent continuent sur une base mensuelle.

En 1999, 49% (1998 - 50%) des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de trois clients majeurs.

7. Élément inhabituel

	1999	1998
Réduction de la valeur du traversier Nindawayma	- $	3 311 000 $
Réduction des coûts différés reliés au développement du terrain	-	1 300 000
Réduction de la valeur du matériel roulant du chemin de fer	-	15 095 000
	- $	19 706 000 $

Les mesures qui ont été prises en 1996 pour se départir du traversier Nindawayma continuent en 1999. Il est maintenant évident que la valeur comptable de ces immobilisations a diminué à un niveau en dessous de la valeur marchande. Conséquemment en 1998, la valeur comptable résiduelle restante (non écoulée) de l'actif a été radiée.

En 1998 la Commission a débuté les procédés pour la vente de terrains à Timmins. Il est maintenant évident que la valeur comptable de coûts de développement reliés aux terrains est maintenant en dessous de la valeur marchande. Conséquemment, les coûts de développement ont été réduits de 1 300 000 $.

Suite au transfert des responsabilités de l'Agence nationale de transport à Transport Canada au niveau du remboursement des pertes d'opérations pour le train de voyageurs entre North Bay et Toronto, la valeur comptable pour le matériel roulant du chemin de fer a été examinée. La direction a déterminé que la valeur marchande était en dessous de la valeur comptable et conséquemment, cette valeur a été réduite. Lorsque la direction a déterminé le montant de la réduction, elle a considéré l'évaluation indépendante de ce matériel roulant qui a été faite au cours de l'exercice en plus des flux de trésorerie négatifs reliés au service de voyageurs. (voir note 9)

December 31, 1999

6. Commission Revenues

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that covers all long distance services that either originate within and terminate outside or originate outside and terminate within the Commission's service area. Bell Canada gave notice that they wished to terminate this agreement in 1997. The CRTC determined that the existing agreement be made interim effective January 1, 1998, until a new agreement could be established between both parties. In 1998, Bell Canada filed an application with the CRTC requesting termination of the current agreement with future revenue settlements to be made on the basis of Carrier Access Tariffs. To date, no decision has been rendered by the CRTC and, pending final negotiation of a new agreement, the terms and conditions of the old agreement are being continued on a monthly basis.

During 1999, the Rail Services Division derived 49% (1998 – 50%) of its revenue from three major customers during the same fiscal period.

7. Unusual Items

	1999	1998
Write-down of ferry vessel Nindawayma	$ -	$ 3,311,000
Write-down of deferred land development costs	-	1,300,000
Write-down of railway passenger rolling stock	-	15,095,000
	$ -	$19,706,000

Steps taken to dispose of the ferry vessel Nindawayma in 1996 continued into 1999. In 1998 it had become apparent that the net realizable value of this asset has fallen below carrying value. Accordingly in 1998, the remaining residual net book value of the asset has been written off.

The process of selling land held by the Commission in Timmins, Ontario began in 1998. It had become evident that the net realizable value of development costs associated with the land had fallen below its carrying value. The development costs were accordingly written down by $1,300,000.

In connection with the transfer of responsibility for reimbursement of the operating loss of the passenger train service between North Bay and Toronto from the National Transportation Agency to Transport Canada, the carrying value of the passenger rolling stock (converted unilevel commuter cars) was examined. Management has determined that the net realizable value of these assets has fallen below their carrying value and accordingly, they have been written down. In determining the amount of the writedown, management considered both an independent valuation of these cars conducted during 1998, as well as negative cash flows produced by the passenger train service (see Note 9).

17

31 décembre 1999

8. Contrats de services aériens

La Commission a embauché des sous-traitants afin d'assurer que les communautés affectées aient un autre moyen de transport jusqu'à ce que d'autres arrangements soient faits. Cet engagement contractuel a été prolongé jusqu'au deuxième trimestre de 1997. À la fin de cet engagement, la Commission a commencé à remettre les fonds directement à certaines des communautés affectées afin qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires pour se trouver des moyens de transport alternatifs. Ces paiements sont inscrits à l'annexe 2 sous la rubrique contrats de service aériens, et ces paiements qui étaient censés se terminer en 1999 vont s'étendre jusqu'en l'an 2000.

9. Éventualités

Quelques réclamations ont été émises contre la Commission pour des dommages occasionnés. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés présentement; la Commission est d'avis que ces poursuites sont sans fondement ou couvertes par l'assurance sauf pour le déductible de 2 000 000 $. Si des pertes en résultaient, elles seraient imputées à l'exploitation lorsque le montant en serait établi.

En 1998 une demande d'indemnités de 3 000 000 $ a été envoyée à l'Agence nationale de transport pour un remboursement partiel de la réduction de la valeur du matériel roulant relié au train de voyageurs. Comme on ne peut déterminer avec certitude si cette indemnité sera reçue, aucun montant n'a été comptabilisé aux états financiers.

Au cours de 1999, la division de télécommunications (O.N.Tel Inc.) de la Commission a été cotisée par le ministère ontarien de finance pour un montant de 1 547 000 $ pour la taxe sur les revenus bruts pour les années 1997 et 1998. Selon la Commission, la taxe payée sur les revenus bruts est exacte et elle n'a donc pas payé le montant cotisé. La Commission a l'intention de contester cet avis de cotisation. Comme on ne peut déterminer avec certitude si cette contestation sera gagnée, aucun montant n'a été comptabilisé aux états financiers. Si la Commission perdait cette contestation, cette cotisation ainsi que les intérêts et pénalités seraient comptabilisés dans la période où le jugement serait rendu.

10. Aide gouvernementale

En vertu de l'accord commercial daté du 24 février 1992, la Commission a acquéri le droit de recevoir un prêt de 4 250 000 $ de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (le Fonds du patrimoine) afin de l'aider à acheter certaines immobilisations spécifiques. Selon les termes de l'accord, la Commission a loué les actifs au chemin de fer Algoma Central Railway pour une valeur symbolique de 1 $ par année. Le prêt ne porte aucun intérêt et peut être repayé à une commune date d'entente entre la Commission et le Fonds du patrimoine par le transfert du titre de l'actif au Fonds du patrimoine. Au 31 décembre 1999, un total de 4 179 000 $ (1998 – 4 179 000 $) a été reçu et comptabilisé en réduction du coût des immobilisations.

8. Air Service Contracts

The Commission contracted for the provision of alternate transportation for some communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair) until other arrangements could be made. This contractual arrangement extended into the second quarter of 1997. Upon completion of this contract, the Commission began the provision of funds directly to some of the affected communities in order that they may arrange alternate modes of transport. These payments may be found in Schedule 2 under the caption Air Service Contracts, and the payments which originally were expected to end in 1999 will now continue into 2000.

9. Contingencies

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

A claim for $3,000,000 had been submitted in 1998 to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and, as a result, is not reflected in these financial statements.

During 1999, the Commission's telecommunications division (O.N.Tel Inc.) was assessed, by the Ontario Ministry of Finance, $1,547,000 for Gross Receipts Taxes related to the years 1997 and 1998. The Commission is of the opinion that the Gross Receipts Taxes paid for the periods in question are correct and has not paid the assessment. The Commission intends to vigorously contest the assessment. The likelihood of success contesting the assessment is not determinable at this time and, as a result, the assessment is not reflected in these financial statements. Should the Commission be unsuccessful contesting the assessment it will be reflected, along with any interest and penalties, in the period of resolution.

10. Government Assistance

Under an agreement dated February 24, 1992, the Commission became eligible to receive $4,250,000 in loan proceeds from the Northern Ontario Heritage Fund Corporation (the Heritage Fund), to assist with the purchases of certain specified capital assets. In accordance with the terms of the agreement, the Commission must lease the assets to Algoma Central Railway for a nominal fee of $1 per year. The loan is non-interest bearing and may be repaid at a mutually agreed date between the Commission and the Heritage Fund by conveyance of the title of the assets to the Heritage Fund. As at December 31, 1999 a total of $4,179,000 (1998 - $4,179,000) has been received and has been recorded as a reduction of the cost of the capital assets.

31 décembre 1999

11. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et du placement à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes recevables, des emprunts bancaires et découvert en banque, des comptes payables et frais courus, ainsi que des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, selon la direction, la Commission n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt, à un risque de taux de change ni à un risque de crédit qui seraient matériels et qui proviendraient des instruments financiers. La valeur marchande des instruments financiers est approximativement égale à la valeur aux livres à moins d'avis contraire.

Une portion des créditeurs de la Commission sera décidée en dollar américain dans les deux mois suivant la fin de l'exercice.

12. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de pension contributif de l'ONTC pour un montant de 308 000 $ (1998 – 185 000 $) pour support administratif.

Au cours de 1999, la division du service ferroviaire (de la Commission) a facturé la division de télécommunications (de la Commission) un montant de 985 000 $ (1998 – 985 000 $) pour avoir le droit de passage par dessus le service ferroviaire. Ce montant est présenté comme un revenu pour la division du service ferroviaire et comme une dépense pour la division de télécommunications. L'administration croit que les termes de cette transaction ont été établis de la même façon que si la transaction avait été effectuée avec un parti sans lien de dépendance.

13. Créances à long terme

Comptes à recevoir à long terme - Montants recouvrables des parties suite à des événements opérationnels qui seront résolus après la fin du prochain exercice.

	1999	1998
	2 864 000 $	2 864 000 $

14. Services maritimes (Pelee Island)

Le contrat pour les services maritimes de l'Île Pelee devait être renouvelé le 31 mars 2000. Des négociations sont présentement en cours pour prolonger ce contrat jusqu'au 31 mars 2001.

41 47

31 décembre 1999

11. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et du placement à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes recevables, des emprunts bancaires et découvert en banque, des comptes payables et frais courus, ainsi que des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, selon la direction, la Commission n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt, à un risque de taux de change ni à un risque de crédit qui seraient matériels et qui proviendraient des instruments financiers. La valeur marchande des instruments financiers est approximativement égale à la valeur aux livres à moins d'avis contraire.

Une portion des créditeurs de la Commission sera décidée en dollar américain dans les deux mois suivant la fin de l'exercice.

12. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de pension contributif de l'ONTC pour un montant de 308 000 $ (1998 – 185 000 $) pour support administratif.

Au cours de 1999, la division du service ferroviaire (de la Commission) a facturé la division de télécommunications (de la Commission) un montant de 985 000 $ (1998 – 985 000 $) pour avoir le droit de passage par dessus le service ferroviaire. Ce montant est présenté comme un revenu pour la division du service ferroviaire et comme une dépense pour la division de télécommunications. L'administration croit que les termes de cette transaction ont été établis de la même façon que si la transaction avait été effectuée avec un parti sans lien de dépendance.

13. Créances à long terme

Comptes à recevoir à long terme - Montants recouvrables des parties suite à des événements opérationnels qui seront résolus après la fin du prochain exercice.

	1999	1998
	2 864 000 $	2 864 000 $

14. Services maritimes (Pelee Island)

Le contrat pour les services maritimes de l'Île Pelee devait être renouvelé le 31 mars 2000. Des négociations sont présentement en cours pour prolonger ce contrat jusqu'au 31 mars 2001.

+1 +7

December 31, 1999

11. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and term investments of the self-insurance fund, accounts receivable, bank loans and overdrafts, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximate their carrying values, unless otherwise noted.

A portion of the Commission's accounts payable will be settled in US dollars within two months of the end of the fiscal year.

12. Related Party Transactions

During the year, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund $308,000 (1998 - $185,000) for financial and administrative support.

During 1999, the Rail Services division (of the Commission) charged the Telecommunications division (of the Commission) $985,000 (1998 - $985,000) for the use of right-of-way over Rail Services land. This amount is disclosed as revenue to the Rail Services division and an expense to the Telecommunications division. Management believes that this transaction was consummated on terms no more or less favourable than those that could have been obtained from other third parties.

13. Long-Term Receivables

	1999	1998
Long-term receivables - Amounts recoverable from parties as the result of operational events, which will be resolved beyond the next fiscal period.	**$ 2,864,000**	$ 2,864,000

14. Marine Services Revenue - Pelee Island

The contract for the provision of marine services to Pelee Island was subject to renewal March 31, 2000. A contract extension to March 31, 2001 is currently being negotiated.

31 décembre 1999

15. Redressement

En 1997, la Commission a reçu 821 000 $ du fédéral pour les pertes encourues au niveau du service de train de voyageurs entre North Bay et Toronto. Ce remboursement était pour les 18 derniers mois d'opération avant la révocation de la Loi ferroviaire en 1996. Au cours de 1999, il a été déterminé que ce montant était surévalué de 438 000 $. Cette correction a été comptabilisée rétroactivement et les résultats financiers de 1997 et 1998 on été redressés. Le tableau suivant résume les ajustements comptabilisés par la Commission:

	1998	1997
Revenus	- $	(438 000) $
Perte nette	-	438 000
Actif a court terme	(438 000)	(438 000)
Bénéfices non répartis	(438 000)	(438 000)

16. Événement subséquent

Le 14 mars 2000, un des trains de marchandise a déraillé. Le train transportait, en plus de la marchandise, de l'acide sulfurique et a déraillé dans une région éloignée du nord-est de l'Ontario. Les dommages, que l'on prévoit majeurs, ne peuvent être déterminés au moment de la préparation des états financiers. Dans la mesure du possible, les dommages à la cargaison et au matériel roulant seront couverts par le fonds d'assurance. Les réclamations pour les dommages environnementaux seront couvertes par l'assurance, jusqu'à 100 000 000 $, sauf pour le montant déductible de 2 000 000 $. Les autres coûts qui ne sont pas couverts par l'assurance seront comptabilisés dans l'exercice quand les montants sont déterminés.

17. Chiffres comparatifs / État de l'évolution de l'encaisse

Pour fins de comparaison, la classification de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée pour se conformer à la présentation adoptée dans l'exercice courant. La Commission a adopté les recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés en ce qui concerne l'état de l'évolution de l'encaisse.

18. Incertitude relative au problème du passage à l'an 2000

Ce qu'on appelle globalement le problème du passage à l'an 2000 est le résultat du fait que de nombreux systèmes informatiques utilisent seulement deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Ces systèmes pourraient confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, entraînant des erreurs lorsque les dates sont utilisées à des fins de calcul ou de comparaison. En plus, des problèmes semblables peuvent se manifester au niveau de certains systèmes qui utilisent les dates en 1999 comme des chiffres autres que ceux de l'année. Même si le changement de date a eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects reliés au passage à l'an 2000 qui pourraient affecter la compagnie, incluant ceux affectant les clients, fournisseurs ou autres tiers parties ont été résolus.

31 décembre 1999

15. Redressement

En 1997, la Commission a reçu 821 000 $ du fédéral pour les pertes encourues au niveau du service de train de voyageurs entre North Bay et Toronto. Ce remboursement était pour les 18 derniers mois d'opération avant la révocation de la Loi ferroviaire en 1996. Au cours de 1999, il a été déterminé que ce montant était surévalué de 438 000 $. Cette correction a été comptabilisée rétroactivement et les résultats financiers de 1997 et 1998 on été redressés. Le tableau suivant résume les ajustements comptabilisés par la Commission:

	1998	1997
Revenus	- $	(438 000) $
Perte nette	-	438 000
Actif a court terme	(438 000)	(438 000)
Bénéfices non répartis	(438 000)	(438 000)

16. Événement subséquent

Le 14 mars 2000, un des trains de marchandise a déraillé. Le train transportait, en plus de la marchandise, de l'acide sulfurique et a déraillé dans une région éloignée du nord-est de l'Ontario. Les dommages, que l'on prévoit majeurs, ne peuvent être déterminés au moment de la préparation des états financiers. Dans la mesure du possible, les dommages à la cargaison et au matériel roulant seront couverts par le fonds d'assurance. Les réclamations pour les dommages environnementaux seront couvertes par l'assurance, jusqu'à 100 000 000 $, sauf pour le montant déductible de 2 000 000 $. Les autres coûts qui ne sont pas couverts par l'assurance seront comptabilisés dans l'exercice quand les montants sont déterminés.

17. Chiffres comparatifs / État de l'évolution de l'encaisse

Pour fins de comparaison, la classification de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée pour se conformer à la présentation adoptée dans l'exercice courant. La Commission a adopté les recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés en ce qui concerne l'état de l'évolution de l'encaisse.

18. Incertitude relative au problème du passage à l'an 2000

Ce qu'on appelle globalement le problème du passage à l'an 2000 est le résultat du fait que de nombreux systèmes informatiques utilisent seulement deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Ces systèmes pourraient confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, entraînant des erreurs lorsque les dates sont utilisées à des fins de calcul ou de comparaison. En plus, des problèmes semblables peuvent se manifester au niveau de certains systèmes qui utilisent les dates en 1999 comme des chiffres autres que ceux de l'année. Même si le changement de date a eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects reliés au passage à l'an 2000 qui pourraient affecter la compagnie, incluant ceux affectant les clients, fournisseurs ou autres tiers parties ont été résolus.

December 31, 1999

15. Restatement

In 1997 the Commission recognized $821,000 in federal reimbursement for losses incurred on the passenger train service between North Bay and Toronto. The reimbursement was for the final 18 months of operations leading up to the revocation of the Railway Act in 1996. During 1999, it was determined that the amount was overstated by $438,000. This error has been accounted for retroactively with restatement of the financial results for 1997 and 1998. The following table summarizes the adjustments recorded by the Commission:

	1998	1997
Revenue	**$ -**	$ (438,000)
Net loss	**-**	438,000
Accounts receivable	**(438,000)**	(438,000)
Retained earnings	**(438,000)**	(438,000)

16. Subsequent Event

On March 14, 2000, one of the Commission's freight trains derailed. The train carried, in addition to other commodities, sulphuric acid and derailed in a remote area of northeastern Ontario. While not determinable at the time of financial statement preparation, damages related to the derailment are expected to be significant. To the extent possible, cargo and rolling stock damage claims will be covered by the self-insurance fund. Environmental damage claims are insured up to $100,000,000 with a $2,000,000 policy deductible which would be charged to operations. Other costs not covered by insurance will be reflected in the year that the amounts are determined.

17. Comparative Figures / Statement of Cash Flows

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation. The Commission has adopted the recommendations of the Canadian Institute of Chartered Accountants with respect to the statement of cash flows.

18. Uncertainty due to the Year 2000 Issue

The Year 2000 issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using Year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occurred, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 issue that may affect the Commission, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.

31 décembre 1999

Nom	Poste	Salaire	Avantages sociaux imposables
K. J. Wallace	Président – Directeur général	143 172 $	9 262 $
R. S. Hutton	Vice-président – Services internes	124 886	1 123
S. G. Carmichael	Vice-président – Services de transport	119 420	1 121
J. L. Thib	Directeur – Services de transport	105 919	860

Préparé sous la Loi sur la divulgation des traitements dans le secteur public 1996.

Statement of Employees Paid in Excess of $100,000

December 31, 1999

Name	Position	Salary	Taxable Benefits
K. J. Wallace	President and CEO	$ 143,172	$ 9,262
R. S. Hutton	Vice-president Corporate Services	124,886	1,123
S. G. Carmichael	Vice-president Transportation Services	119,420	1,121
J. L. Thib	Chief Transportation Officer	105,919	860

Prepared under the Public Sector Salary Disclosure Act, 1996

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

R. Grant Chair - New Liskeard

V. Monestime Belter Commissioner - Mattawa
W.P. Clement Commissioner - Sudbury
R. Fortier Commissioner - Cochrane
S.L. Hacio Commissioner - Thunder Bay
B. Hopkins Commissioner - Tobermory
L. Jeffries Commissioner - Moose Factory
K. Okell Commissioner - North Bay
L. Richards Commissioner - Timmins
R.J. Richardson Commissioner - North Bay

PRINCIPAL OFFICERS

K.J. Wallace President & CEO

S.G. Carmichael Vice-President, Finance and Administration (Jan., Feb.)
Vice-President Transportation Services (Mar. - Dec.)
R.S. Hutton Vice-President, O.N.Tel (Jan., Feb.)
Vice-President Corporate Services (Mar. - Dec.)
B.R. Wheeler Vice-President, O.N.Tel (May - Dec.)
R.M. Thompson, Counsel

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

R. Grant Président de la Commission - New Liskeard

V. Monestime Belter Commissaire - Mattawa
W.P. Clement Commissaire - Sudbury
R. Fortier Commissaire - Cochrane
S.L. Hacio Commissaire - Thunder Bay
B. Hopkins Commissaire - Tobermory
L. Jeffries Commissaire - Moose Factory
K. Okell Commissaire - North Bay
L. Richards Commissaire - Timmins
R.J. Richardson Commissaire - North Bay

ADMINISTRATEURS GÉNÉRAUX

K.J. Wallace Président-directeur général

S.G. Carmichael Vice-président, Finances et administration (jan., fév.)
Vice-président, Services de transport (mars - déc.)
R.S. Hutton Vice-président, O.N.Tel (jan., fév.)
Vice-président, Services internes (mars - déc.)
B.R. Wheeler Vice-président, O.N.Tel (mai - déc.)
R.M. Thompson, Conseiller juridique

EMPLOYEES SHOWN IN THE ANNUAL REPORT

Malcolm Kerr	Purchasing, Corporate Services - North Bay
Ron Cote	Security, Corporate Services - North Bay
Gail Roche	Finance, Corporate Services - North Bay
Tina Chapman	Executive Office, Corporate Services - North Bay
Don Workman	Advanced Networking Services, O.N.Tel - North Bay
Patty Buckner	Administration, O.N.Tel - North Bay
Julie Aquino	Customer Care, O.N.Tel - Timmins
Dave Hack	Operations, O.N.Tel - Cochrane
Charles Shaw	Navigation, Marine Services - Tobermory
Andy Mackey	Food Services, Marine Services - Tobermory
Bonnie Desormeaux	On Board Services, Marine Services - Tobermory
John Cranston	Customer Service, Marine Services - South Baymouth
Sylvie Wilson	On Board Services, Passenger Services - Timmins
Brad Harvey	Bus Operations, Passenger Services - North Bay
Herb St. George	Customer Services, Passenger Services - North Bay
Marc Dubeau	Administration, Passenger Services - North Bay
Kelly O'Grady	Transportation, O.N.Rail - North Bay
Greg Megginson	Engineering, O.N.Rail - North Bay
Brian Conrad	Freight Marketing/Pricing, O.N.Rail - North Bay

EMPLOYÉS DONT LA PHOTO APPARAÎT DANS LE RAPPORT ANNUEL

Malcolm Kerr	Approvisionnement, Services internes - North Bay
Ron Cote	Sécurité, Services internes - North Bay
Gail Roche	Finances, Services internes - North Bay
Tina Chapman	Bureau de la direction, Services internes - North Bay
Don Workman	Services de réseaux avancés, O.N.Tel - North Bay
Patty Buckner	Administration, O.N.Tel - North Bay
Julie Aquino	Service à la clientèle, O.N.Tel - Timmins
Dave Hack	Opérations, O.N.Tel - Cochrane
Charles Shaw	Navigation, Services maritimes - Tobermory
Andy Mackey	Services alimentaires, Services maritimes - Tobermory
Bonnie Desormeaux	Services de bord, Services maritimes - Tobermory
John Cranston	Service à la clientèle, Services maritimes - South Baymouth
Sylvie Wilson	Services de bord, Services voyageurs - Timmins
Brad Harvey	Services d'autobus, Services voyageurs - North Bay
Herb St. George	Services à la clientèle, Services voyageurs - North Bay
Marc Dubeau	Administration, Services voyageurs - North Bay
Kelly O'Grady	Services de transport, O.N.Rail - North Bay
Greg Megginson	Ingénierie, O.N.Rail - North Bay
Brian Conrad	Commercialisation de la marchandise/Établissement des prix O.N.Rail - North Bay

+2